

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2016/1698 HATÁROZATA

(2014. február 20.)

a Marseille Provence repülőtér és a repülőtérrel használó légitársaságok javára Franciaország által
nyújtott SA.22932 (11/C – korábbi ex NN 37/07) számú intézkedésről

(az értesítés a C(2014) 870. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy a fent említett cikkek értelmében nyújtsák be észrevételeiket, és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) 2006. május 8-án a Bizottsághoz a Ryanair által benyújtott panasz érkezett arról, hogy a belföldi és a nemzetközi járatokra vonatkozó repülőtéri díjak differenciálásában megjelenő jogellenes támogatásra került sor. 2006. június 21-i levelével a Bizottság tájékoztatást kért Franciaországtól a panaszban felvetett kérdéseket illetően.
- (2) 2007. március 27-én a Bizottsághoz egy második, 2007. március 15-én kelt, az Air France által benyújtott panasz érkezett, amely a Conseil général des Bouches du Rhône (a továbbiakban: Conseil général) által a Marseille Provence repülőtér részére nyújtott jogellenes támogatásokra, illetve a Ryanair és más légitársaságok részére nyújtott jogellenes támogatásokra vonatkozott. Ezek az előnyök többek között az új Marseille-Provence 2 terminálról (a továbbiakban: mp2 terminál) induló járatok ösztönzését célzó csökkentett repülőtéri díjakból álltak.
- (3) 2009. november 27-i levelével az Air France panaszt nyújtott be a több francia regionális és helyi repülőtér, köztük a Marseille Provence repülőtér számára nyújtott jogellenes támogatások miatt.
- (4) 2011. július 13-i levelével a Bizottság értesítette Franciaországot arról, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott ⁽¹⁾.
- (5) A Bizottság felhívta az érintett feleket, hogy a közzétételt követő egy hónapon belül nyújtsák be észrevételeiket.
- (6) A Bizottság 2011. december 13-án megkapta a Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence (a továbbiakban: CCIMP), 2011. december 15-én pedig az Air France, a Ryanair, az AMS, az Association of European Airlines és a CCIMP észrevételeit. 2012. február 10-i levelével a Bizottság továbbította ezeket az észrevételeket Franciaország számára, egy hónapos határidővel lehetőséget adva számára a válaszadásra. A Bizottság a 2012. március 12-i levélben kapta meg Franciaország észrevételeit.

⁽¹⁾ HL C 334., 2011.11.15., 8. o.

- (7) Emellett további észrevételeket kapott a Ryanairtól 2012. április 13-án, 2013. április 10-én, 2013. december 20-án, 2014. január 17-én és 2014. január 30-án. Ezeket a további észrevételeket levélben továbbították Franciaországnak 2012. július 13-án, 2013. május 3-án, 2014. január 9-én és 2014. február 4-én. Franciaország a 2012. július 17-i, 2013. június 4-i, 2014. január 29-i és 2014. február 5-i leveleiben tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván észrevételeket tenni.
- (8) Franciaország a 2012. március 26-i, 2012. április 10-i, 2012. szeptember 20-i, 2013. október 30-i és 2013. december 24-i levelében kiegészítő információkat szolgáltatott a Bizottság részére, miután a Bizottság 2012. február 23-i, 2012. június 12-i és 2013. november 20-i levelében felhívta erre.

2. A TÉNYÁLLÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. A FELEK

2.1.1. A MARSEILLE PROVENCE REPÜLŐTÉR

- (9) A Marseille Provence repülőtér a nagy francia repülőterek egyike, a párizsi, a nizzai és a lyoni repülőteret követően. 2012-ben 8 295 479 utast fogadott.

1. táblázat

Az utasok számának alakulása

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Utasforgalom, 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
Utasforgalom, mp2	0	107 478	934 481	1 058 703	1 670 240	1 722 732	1 372 164	1 811 616
Összeforgalom	5 859 480	6 115 944	6 962 773	6 965 877	7 290 119	7 522 167	7 362 867	8 295 479

Forrás: Franciaország 2013. december 24-i beadványa.

2.1.2. A CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MARSEILLE-PROVENCE, A MARSEILLE PROVENCE REPÜLŐTÉR KONCESSZIÓS JOGOSULTJA

- (10) Franciaországban a kereskedelmi és iparkamarák (a továbbiakban: CCI) közigazgatási szervek. A CCI-k az általános kereskedelmi, ipari és szolgáltatásokkal kapcsolatos érdekeket képviselik az állami szervek előtt. A CCI-k feladatait és hatáskörét törvény⁽²⁾ szabályozza. Ezek a kamarák állami közigazgatási felügyelet⁽³⁾ hatálya alá tartoznak, a régió prefektusa révén. A felügyeleti hatóság jogosult részt venni a kereskedelmi és iparkamarák minden közgyűlésén, és ezen ülések napirendjére egy vagy több napirendi pontot felvetethet. A felügyeleti hatóság adott esetben felfüggesztheti vagy megszüntetheti a CCI egy tagjának feladatait. A felügyeleti hatóság hozzájárulása szükséges legalább a költségvetésre, a hitelfelvételre, illetve a harmadik személyekkel kötött szerződésekre vonatkozó határozatok végrehajthatóságához⁽⁴⁾. A CCIMP irányítja leányvállalatait, különösen a Marseille Provence repülőteret, továbbá több képzési szervezetet. Leányvállalatai nem rendelkeznek saját jogi személyiséggel⁽⁵⁾. Az aktusok csak akkor végrehajthatók, ha azokat a felügyeleti jogkörrel rendelkező hatóságnak címezték.

⁽²⁾ A kis- és középvállalkozások előnyben részesítéséről szóló, 2005. augusztus 2-i 2005-882. sz. törvény.

⁽³⁾ A francia jogban a közigazgatási felügyelet a valamely közjogi személy által a másik közjogi személy felett gyakorolt hatáskör egyik formája. A regionális és helyi kereskedelmi és iparkamarák feletti felügyeletet a régió prefektusa gyakorolja, akit a regionális költségvetési vezető segít a munkájában. Az Alkotmánynak és a jogszabályoknak megfelelően a közigazgatási felügyelet csak a felügyelt jogi személy által elfogadott aktusok jogszerűségi ellenőrzésére terjed ki.

⁽⁴⁾ A Code de Commerce R.712-2 – R.712-11-1. cikke.

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

- (11) 1934 óta a CCIMP kezeli a Marseille Provence repülőtérét, a repülőtér tulajdonosa, a francia állam által biztosított kezelési, karbantartási és üzemeltetési koncesszió alapján. 1987-ben a koncessziót harminc évvel meghosszabbították ⁽⁶⁾.

2.1.3. A MARSEILLE PROVENCE REPÜLŐTÉR GAZDASÁGI KONZULTÁCIÓS BIZOTTSÁGA

- (12) A repülőtér gazdasági konzultációs bizottsága (a továbbiakban: Cocoéco) keretében konzultációt folytattak a Conseil général des Bouches-du-Rhône-nal, a Conseil régional Provence Côte d'Azurral és a communauté urbaine Marseille Provence Métropole-lal a repülőtér kezeléséről. E bizottság feladata a véleményadás a beruházások alakulásáról, a repülőtér működéséről, illetve a repülőtér által nyújtott szolgáltatások árairól.
- (13) A polgári repülésről szóló törvény szerint e bizottság legalább évente egyszer összeül, annak érdekében, hogy véleményt adjon az érintett repülőtéren a repülőtéri szolgáltatási díjak kialakításának és alkalmazásának módjairól, valamint a repülőtér beruházási programjairól. A bizottsággal minden, a repülőtér üzemeltetője által nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatos kérdésben konzultálni lehet.
- (14) A Cocoéco a használók kollégiumából és az üzemeltetők kollégiumából áll, az utóbbi tagjai a Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur (PACA) elnöke vagy képviselője, a Conseil général des Bouches-du-Rhône elnöke vagy képviselője, valamint a Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole elnöke vagy képviselője.

2.2. AZ ÚJ MP2 „FAPADOS” REPÜLŐTÉR

2.2.1. AZ MP2 TERMINÁL MEGÉPÍTÉSÉNEK INDOKAI

- (15) Miután 2001 óta – elsősorban a TGV Méditerranée járat által a Marseille-Párizs tengelyen jelentett verseny, a 2001. szeptember 11-i merénylet, és több légitársaság (Sabena, SwissAir, stb.) csődje miatt – több, mint egymillió utast veszített, a Marseille Provence repülőtér megpróbált új lendületet adni forgalmának, és az európai célpontok felé fordítani annak fejlődését. Ennek érdekében a repülőtér 2004-ben úgy döntött, hogy „fapados” terminált alakít ki.
- (16) Az új terminál elhelyezése érdekében a CCIMP úgy döntött, hogy átalakítja a régi 1. teherforgalmi terminált. Az épület kis költségű átalakításon esett át, annak érdekében, hogy fogadni tudja a fapados közönséget. A munkálatok 2005 decemberében kezdődtek, az mp2 terminál pedig 2006 szeptemberében kezdett el működni.
- (17) Az utasok számának az mp1 és mp2 terminál közötti megoszlása (tényleges adatok) 2006 és 2013 között a (9) preambulumbekzdésben szereplő táblázatban szerepel.

2.2.2. AZ ÚJ MP2 TERMINÁLT HASZNÁLÓ TÁRSASÁGOK

- (18) Annak érdekében, hogy felmérjék a légitársaságok érdeklődését az mp2 terminál használatát illetően, a CCIMP 2004-ben ajánlattételi felhívást intézett a légitársaságok felé. Erre az Air France, a Ryanair és az easyJet légitársaságok válaszoltak. Az e légitársaságok által benyújtott ajánlatok összmenyisége nem haladta meg a repülőtér várható kapacitását, így semmilyen kiválasztás nem volt szükséges.
- (19) Az mp2 terminál használói közül a Ryanair a legnagyobb, de Franciaország megemlítette a Bmibaby.comot, a Condort, az easyJetet, a Jet4you.comot és a Myair.comot is.
- (20) 2004. július 12-én az Air France az mp2 terminálra vonatkozó ajánlati dokumentációt adott át CCIMP részére. Ebben az szerepelt, hogy a „La Navette” (Marseille/Párizs Orly ingázó útvonal) utasai esetlegesen használhatnák az mp2 terminált. Az Air France hétfőtől péntekig napi 19 járatos menetrendet, szombaton 14 járatot, vasárnap

⁽⁶⁾ A marseille-marignane-i repülőtér kezelési, karbantartási és üzemeltetési koncessziójának a Chambre de commerce et d'industrie de Marseille részére történő odaítéléséről szóló, 1987. július 22-i rendelet, a Francia Köztársaság Hivatalos Lapja, 1987. július 29., 8487. o.

pedig 18 járatot ajánlott a Párizs Orly célállomás felé. Az Air France és a CCIMP között az ingajárat kapcsán folyt tárgyalások kudarcra zártak. Az Air France különösen két akadályt látott: az mp2 terminál forgalmának a „pontból pontba” járatokra korlátozását, valamint azt, hogy a repülőtér csak belföldi és uniós járatokat fogad.

- (21) A Franciaország által szolgáltatott információk szerint az mp2 terminált igénybe venni szándékozó valamennyi légitársaság be tudott ott rendezkedni.

2.3. A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK

- (22) Az eljárás megindításáról szóló határozatban az alábbi intézkedéseket vizsgálták:
- a) a 2001–2010 időszak vonatkozásában egy 24,2 millió EUR összegű beruházási támogatás a CCIMP részére, amely tartalmaz egy 7,577 millió EUR összegű támogatást az mp2 terminál építésére;
 - b) a 2001–2010 időszak vonatkozásában [...] millió EUR összegű (*) pénzügyi forgalom a CCIMP és a CCI általános szolgálata között;
 - c) az utasforgalmi díj összegének megállapítása az mp2 terminálon;
 - d) az utasonként fizetendő díj csökkentése a belföldi járatok esetén;
 - e) a repülőtéri díjak csökkentése az új útvonalak létrehozásával összefüggésben;
 - f) az éjszakai parkolási díj csökkentése;
 - g) a marketing tevékenységek finanszírozása;
 - h) a repülőtéri marketing szolgálattal kötött reklámhelyvásárlási szerződés, ajánlati felhívás és előzetes közzététel nélkül;
 - i) az mp2 jövedelmezőségének ismertetése a CCIMP üzleti tervében.

2.3.1. A CCIMP RÉSZÉRE NYÚJTOTT BERUHÁZÁSI TÁMOGATÁSOK

- (23) A Bizottság rendelkezésére álló információk alapján az új mp2 terminál építését célzó beruházást a Conseil général des Bouches-du-Rhône 7,577 millió EUR összegű támogatása révén finanszírozták.
- (24) Ezenkívül, a 2001–2010 időszak során a CCIMP beruházási támogatásokat kapott a Conseil généraltól, a Conseil régionaltól, a Marseille Provence Métropole-től, az államtól, a Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie-hez (környezetvédelmi, fenntartható fejlődési és energiaügyminisztérium, a továbbiakban: DGAC) tartozó polgári repülési főigazgatóságtól és az Európai Regionális Fejlesztési Alaptól (ERFA), összesen 16,624 millió EUR összegben. A Conseil généraltól három támogatásban részesült a repülőtér kibővítése és szerkezetátalakítása céljából, ezek összege 1,519 millió EUR, 210 000 EUR és 2,997 millió EUR volt. A Conseil régional 3,616 millió EUR összegű támogatást biztosított részére a repülőtér kibővítése és fejlesztése céljából, valamint 255 000 EUR-t a cargo zóna kialakítására. A Marseille Provence Métropole 889 000 EUR összegű támogatást nyújtott neki a nemzetközi forgalom fejlesztése érdekében. Az állam (DGAC) 464 000 EUR összegben finanszírozta a feladott csomagok vizsgálatát és szűrését, valamint 5,032 millió EUR összegben a csomagok vizsgálatának/szűrésének megerősítését és a csomagellenőrzési eszközök beszerzését. Végül az ERFA finanszírozta a légi áruszállítás fejlesztését (áruszállító repülőgépek parkolási területe, az áruszállítási zónába vezető út, teherterminálok korszerűsítése, közművesítési zóna) 1,520 millió EUR-s nagyságrendben.
- (25) A koncessziós feltételeknek a marseille-i repülőtér koncessziójára alkalmazandó 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja és 15. cikkének (1) bekezdése szerint a beruházások a koncessziós jogosultat terhelik.

2.3.2. PÉNZÜGYI FORGALOM A CCIMP ÉS A CCI ÁLTALÁNOS SZOLGÁLATA KÖZÖTT

- (26) 2001 és 2010 között a CCIMP és a CCI általános szolgálata közötti pénzügyi forgalom [...] millió EUR volt.

(*) Szakmai titoktartási kötelezettség alá tartozó információ.

2.3.3. AZ UTASONKÉNT FIZETENDŐ DÍJ ÖSSZEGÉNEK CSÖKKENTÉSE AZ MP2 TERMINÁL HASZNÁLÓI SZÁMÁRA

- (27) Az utasonként fizetendő díj összege a légitársaságok által használt repülőtérként változik: a „fapados” mp2 használói esetében alacsonyabb, az mp1 (1-4 csarnok) használói esetében magasabb. E díjakat a CCIMP döntésével állapították meg. Az Air France vitatta az eredeti díjakat a Marseille Provence repülőtérén a 2006., 2007. és 2008. év vonatkozásában, és azokat a Conseil d’État megsemmisítette.
- (28) 2008. május 7-én a Conseil d’État megsemmisítette ⁽⁷⁾ a Marseille-Provence repülőtér mp2 terminálján 2006. június 1-jétől alkalmazandó utasonként fizetendő díj jóváhagyott mértékeit, valamint a 2007. január 1-jétől alkalmazandó mértékeket is, mégpedig azért, mert nem volt elégséges azon számviteli elemek igazolása, amelyeket a díj számításánál figyelembe vettek. Ebben az ügyben a Conseil d’État nem semmisítette meg a repülőtér főterminálján utasonként fizetendő díj mértékeit.
- (29) 2008. december 26-án a Conseil d’État megsemmisítette a Marseille-Provence repülőtér főterminálján és mp2 terminálján 2008. január 1-jétől alkalmazandó utasforgalmi díjmértékeket.
- (30) 2009. május 15-i ítéletében a Conseil d’État helyben hagyta az illetékes miniszterek azon döntését, amellyel megtagadták az mp2 terminálon 2009. január 1-jétől alkalmazandó díjmértékek jóváhagyását.
- (31) E díjmértékek megsemmisítését követően a DGAC a Mazars irodával egy 2008 novemberében átadott tanulmányt készíttetett a költségek és bevételek megoszlását, illetve a két terminál díjszabását illetően. E vizsgálat alapján a CCIMP döntött az utasonként fizetendő, visszamenőlegesen alkalmazott új díjmértékekről. E visszamenőlegesen fizetendő díjmértékek az mp1 terminálra (1-4) csarnok vonatkoznak a 2008. évet illetően, valamint az mp2 terminálra a 2006–2008. éveket illetően. A CCIMP szerint ezeket az új díjmértékeket úgy határozták meg, hogy elérjék az mp1 és mp2 terminálok utasforgalmi tevékenységével kapcsolatos költségek hasonló fedezeti arányait ⁽⁸⁾.
- (32) 2009. május 25-i határozatával a CCIMP megállapította a 2009. augusztus 1-jétől alkalmazandó utasonként fizetendő díjmértékeket. Mivel a felügyeleti hatóságok kifogást emeltek a CCIMP által javasolt, 2010. július 1-jétől alkalmazandó díjmértékekkel szemben, továbbra is a 2009. augusztus 1-jei díjmértéket kellett alkalmazni.
- (33) 2009. július 17-én az Air France a Conseil d’État előtt keresetet indított a CCIMP 2009. május 25-i határozatának megsemmisítése iránt, amennyiben az megállapítja az mp1 és mp2 terminálokon visszamenőlegesen 2008. január 1-jétől alkalmazandó utasonként fizetendő díjak mértékeit, másrészt pedig a 2009. augusztus 1-jétől fizetendő utasonkénti díj mértékeit.
- (34) 2009. július 17-én az Air France továbbá ideiglenes intézkedés iránti kérelmet is benyújtott. 2009. július 28-án a Conseil d’État felfüggesztette a 2008. év után, illetve 2009. július 1-jétől fizetendő díjak 20 %-ának megfelelő utasonként fizetendő díj megfizetését. Az érdemi ítélet meghozataláig tartó felfüggesztés a 2010-ben, illetve 2011. január 1. óta újra bevezetett díjmértékekre vonatkozik.
- (35) 2010. június 14-én az Air France a Conseil d’État előtt keresetet indított a CCIMP 2010. évi, az előző díjmértékeket 2010. július 1-jétől ismét bevezető határozatának megsemmisítése iránt.
- (36) 2011. július 27-én a Conseil d’État ⁽⁹⁾ megsemmisítette a CCIMP 2009. május 25-i határozatát, amely rögzíti az mp2 terminál utasforgalmi díjait 2008-ra és 2009-re, illetve 2009. augusztus 1-jétől, mivel e díjakat a Conseil général des Bouches-du-Rhône által az mp2 terminál építési munkáinak részbeni finanszírozása érdekében nyújtott 2,4 millió EUR összegű támogatás figyelembevételével számították ki; a támogatás közvetlen kedvezményezettje a Marseille Provence repülőtér, közvetett kedvezményezettjei pedig a légitársaságok. A Conseil d’État szerint e határozat következménye egy szabálytalanul nyújtott állami támogatás, ezáltal a CCIMP határozata jogellenes. A Conseil d’État azt is kimondta, hogy az a körülmény, hogy az mp2 terminál díjmértékeit megsemmisítették, nincs hatással az mp1 terminál tekintetében megállapított díjmértékek jogszerűségére; e díjmértékek

⁽⁷⁾ A Bizottság értelmezése szerint a Conseil d’État ítéletének hatása a díjmértékek ex tunc hatályú, vagyis hatálybalépésüktől számított megsemmisítése. A megsemmisítést követően tehát úgy kell tekinteni, mintha e díjmértékek soha nem léteztek volna. A Bizottság értelmezése szerint új jóváhagyott díjmértékek hiányában a Code de l’Aviation Civile 224-4-1-II. cikke azt írja elő, hogy az előző (2006. június 1. előtti hatályos) díjmértékeket kell alkalmazni.

⁽⁸⁾ Mindkét esetben átlagosan [50-80]* % fedezeti arány 2007-2012-ben a repülőtéri díjak révén, illetve átlagosan [100-150]* % (mp1) és [100-150]* % (mp2 terminál) fedezeti arány összesítve (beleértve a gépkocsi-parkolókat, a kereskedelmi egységeket és a bérleti díjak repülésen kívüli bevételeit is).

⁽⁹⁾ CE, 2011. július 27., Air France társaság és társai, 329818., 340540. sz.

vonatkozásában kiemeli, hogy azokat pontos számviteli tanulmányok igazolják. A Conseil d'État határozatában rámutat, hogy az ügy irataiból kitűnik, hogy a körülbelül 800 000 EUR összegű kommunikációs költségeket, amelyeket a felperesek (az Air France és a Britair) szerint kizárólag az mp2 terminálra kellett volna elszámolni, valójában teljes egészükben az általános költségek között számolták el, a terminálok között egy olyan elosztási kulcsnak megfelelően, amelyről nem bizonyították, hogy azt nyilvánvaló mérlegelési hiba terheli. A Conseil d'État tehát helyben hagyja az mp1 terminál vonatkozásában megállapított utasforgalmi díjmértékeket. Ugyanebben a határozatban a Conseil d'État megsemmisíti a 2009. évre megállapított leszállási díjmértéket, azzal az indokkal, hogy az közel háromszorosa az e szolgáltatáshoz kapcsolódó költségek összegének, és több mint a negyedét jelenti az összes repülőtéri díjból következő eredménynek, vagyis nem az e díj eredménye és az egyéb díjak eredménye közötti korlátozott kompenzációt vezet be, ahogy azt a nemzeti jog előírja. ⁽¹⁰⁾ A Conseil d'État végül megállapítja, hogy a felperes társaságok elálltak a forgalom fejlesztését ösztönző intézkedés megsemmisítése iránti kérelmüktől.

- (37) 2010. december 15-én az Air France a Conseil d'État előtt keresetet nyújtott be a CCIMP 2010. decemberi, az előző díjmértékeket 2011. július 1-jétől ismét bevezető határozatának megsemmisítése iránt. Az Air France végül nemzeti szinten elállt valamennyi keresetétől 2011-ben.
- (38) Az időszak egésze során az mp2 terminál vonatkozásában érvényesített díjak 57–66 %-kal alacsonyabbak voltak a belföldi forgalom esetében, 66–80 %-kal az Unión belüli forgalom esetében ⁽¹¹⁾, az 1-4. csarnokban a belföldi forgalom, az Unión belüli forgalom és a nemzetközi forgalom vonatkozásában alkalmazott díjakhoz képest.

2.3.4. AZ ÚTASONKÉNT FIZETENDŐ DÍJ CSÖKKENTÉSE A BELFÖLDI JÁRATOK ESETÉN

- (39) A repülőtér 1-4. csarnokában beszálló utasokra alkalmazandó utasonként fizetendő díjknál hagyományosan differenciálást írtak elő a járatok úticélja szerint, három díjtételnek megfelelően: egy díjtétel a belföldi járatok esetében, egy díjtétel az Európai Unión belüli célpont esetében, és egy díjtétel a nemzetközi járatoknál.
- (40) A 2006-ban és 2007-ben alkalmazandó díjtételeket eredetileg a CCIMP 2006. július 26-i határozata állapította meg. A díjmértékek egyértelműen alacsonyabb díjat írtak elő a belföldi járatok esetében. A különbség több, mint 50 %.
- (41) A Ryanair panasza nyomán jogsértési eljárás indult. Franciaország 2007. augusztus 2-i feljegyzésében arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy „több alkalommal emlékeztette az üzemeltetőt arra, hogy szüntesse meg a járatok célállomása szerinti differenciált díjmértékeket, mivel azok nem igazolhatók a költségek eltéréseivel”.
- (42) A 2006. és 2007. adóévekre új díjmértékeket fogadtak el, és a kifogásolt differenciálással a jövőre nézve felhagytak.

2.3.5. EGYES REPÜLŐTÉRI DÍJAK CSÖKKENTÉSE AZ ÚJ ÚTVONALAK LÉTREHOZÁSÁVAL ÖSSZEFÜGGÉSBEN

- (43) Az új útvonalak létrehozásának, illetve a működtetett menetrendek átalakításának ösztönzése érdekében kedvezményes díjfeltételeket lehet biztosítani a légitársaságok számára. E csökkentés a leszállási, világítási és parkolási díjakra vonatkozik az utasforgalmi útvonalakon, illetve a leszállási és világítási díjakra a teherjáratokon.
- (44) A repülőtéri díjak csökkentésének első lépését a CCIMP 2004. szeptember 7-i határozata vezette be, és az 2005. március 1-jén lépett hatályba. Az intézkedéseket véleményezés céljából a Cocoéco elé terjesztették, annak 2004. december 6-i ülésén ⁽¹²⁾. E szabályozást 2009. július 31-ig alkalmazták.

⁽¹⁰⁾ A Code de l'Aviation Civile L224-2. cikke azt írja elő, hogy e díjak összesített eredménye nem haladhatja meg a repülőtéren nyújtott szolgáltatások költségét.

⁽¹¹⁾ 2007. december 31-ig a díjmérték eltért a belföldi, EU-s és nemzetközi célpontok esetében az mp1 terminálon. Az mp2 terminálon nem állt fenn ilyen differenciálás. 2008. január 1-jétől (a 2006. és 2007. évekre visszamenőlegesen alkalmazandó díjmértékek esetében a díjmértékek eltérnek az EU Schengen/EU Schengenen kívül/nemzetközi szempont mentén az mp1 terminál vonatkozásában, és a belföldi + EU/nemzetközi szempont mentén az mp2 terminál vonatkozásában).

⁽¹²⁾ Az Air France képviselője a Cocoéco-ban nem szavazott az indulási támogatások bevezetése ellen, vö. az Air France 2007. március 27-i panasza, 14. o.

- (45) A csökkentés összege 90 % az első évben és 50 % az üzemeltetés második évében. E csökkentéseket kizárólag az olyan új járat vonatkozásában nyújtják, amely megfelel az alábbi feltételeknek ⁽¹³⁾:
- az új útvonalat olyan célrepülőtér irányában kell üzemeltetni, amelyre az útvonal létrehozásának időpontjában rendszeresen nem repülnek,
 - az új útvonalat olyan célrepülőtér irányában kell üzemeltetni, amely legalább 75 kilométerre van a már kiszolgált repülőtértől, vagy amelynek vonzáskörzete lényegesen eltér egy már kiszolgált repülőtértől,
 - az útvonal célrepülőtérének kívül kell esnie a megelőző tizenkét hónap során az adott légitársaság, valamelyik leányvállalata, az ugyanazon csoporthoz tartozó vagy ahhoz üzleti megállapodások (különösen franchise, közös működtetés az adott célrepülőtér felé, ...) révén kapcsolódó társaság által kiszolgált célrepülőtér 160 kilométeres körzetén,
 - az útvonalat legalább egymást követő két hónap során legalább hetente egyszer kell üzemeltetni,
 - amennyiben azon időszak során, amíg a légi közlekedési vállalkozás részére egy adott célrepülőtér felé történő üzemeltetése céljából a fenti kedvezményeket nyújtják, egy vagy több másik vállalkozás úgy dönt, hogy ugyanezen célrepülőtér felé járatot kezd üzemeltetni, az utóbbi vagy utóbbiak az első vállalkozás vonatkozásában megállapított ütemezés korlátai között azonos kedvezményben részesülnek.
- (46) A díjcsökkentéseket mind az mp1, mind pedig az mp2 terminálokról üzemelő légitársaságok részére biztosították.
- (47) 2009. június 30-i ítéletben a Tribunal Administratif de Marseille helyt adott az Air France 2005-ben elfogadott díjösztönzési szabályozás megsemmisítésére irányuló kérelmének. A CCI Marseille Provence nem fellebbezett ezen ítélettel szemben, mivel időközben az ösztönző szabályozást részben átvették egy új díjszabási határozat alapján. Az Air France légitársaság, valamint Britair és Regional leányvállalatai ezt követően a Conseil d'État előtt megsemmisítés iránti keresetet indítottak a CCIMP 2008. és 2009. évre vonatkozó díjmegállapítási határozatával szemben, amely tartalmaz a repülési díjmértékeket, és az új útvonalak megnyitását ösztönző szabályozást is. E megsemmisítés iránti keresethez egy ideiglenes intézkedés (felfüggesztés) iránti kérelem kapcsolódott, amelynek a Conseil d'État ideiglenes intézkedésről határozó bírója 2009. július 28-án részben helyt adott, kimondva többek között ezen ösztönző rendszer felfüggesztését. 2011. július 27-i érdemi határozatában ⁽¹⁴⁾ a Conseil d'État tudomásul veszi a felperes társaságok elállását a 2009. és 2010. évekre vonatkozó forgalomfejlesztést ösztönző intézkedések megsemmisítésére irányuló kérelmeiktől.
- (48) 2010. február 1-jétől 2011. október 31-ig újfent csökkentették a leszállási, világítási és parkolási díjakat minden, az objektív odaítélési feltételeket teljesítő légitársaság esetében.
- (49) A csökkentés összege
- 60 % az üzemeltetés első évében,
 - 45 % az üzemeltetés első évében, és
 - 20 % az üzemeltetés harmadik évében.
- (50) E csökkentéseket kizárólag az olyan új járat vonatkozásában nyújtják, amely megfelel az alábbi feltételeknek ⁽¹⁵⁾:
- az utasforgalmi és teherjáratok is jogosultak,
 - az új útvonalat legalább egymást követő négy hónap során legalább hetente egyszer kell üzemeltetni,
 - az új útvonalat olyan célrepülőtér irányában kell üzemeltetni, amely legalább 50 kilométerre van a már kiszolgált repülőtértől, vagy amelynek vonzáskörzete lényegesen eltér egy már kiszolgált repülőtértől,
 - nem a megelőző tizennyolc hónap során az adott légitársaság, valamelyik leányvállalata, az ugyanazon csoporthoz tartozó vagy ahhoz üzleti megállapodások révén kapcsolódó társaság által kiszolgált útvonalról van szó.

⁽¹³⁾ Az Air France benyújtotta a feltételek egy példányát a Bizottságnak.

⁽¹⁴⁾ CE, 2011.7.27., Air France társaság és társai, 329818., 340540. sz.

⁽¹⁵⁾ Az Air France benyújtotta a feltételek egy példányát a Bizottságnak.

- (51) Szezonális leállás esetén a depresszív ösztönző folyamat az útvonal újraindításának időpontjában úgy folytatódik, mintha azt soha nem függesztették volna fel: a megszakítási időszak beleszámít a csökkentési időszakba. Ez az ösztönző intézkedés a Marseille Provence repülőtérén mindkét terminálon és minden légitársaság vonatkozásában alkalmazandó.

2.3.6. AZ ÉJSZAKAI PARKOLÁS INGYENESSÉGE

- (52) A CCIMP 2010. december 28-i beadványában utal az „éjszakai parkolási díj megállapítására” irányuló intézkedés bevezetésére 2010. február 1-jétől. Ebből következően a parkolás ingyenes 22h és 6h között, az alábbi feltételek mellett:

- utasforgalmi tevékenység,
- IATA szezononként legalább heti öt járat ugyanazon célállomás felé;
- 22h és 6h között legalább hat egymás követő órán keresztül parkoló repülőgépek.

- (53) Ez az ösztönző intézkedés a Marseille Provence repülőtérén mindkét terminálon és minden légitársaság vonatkozásában alkalmazandó.

2.3.7. A MARKETING TEVÉKENYSÉGEK FINANSZÍROZÁSA

- (54) 2005. november 21-i határozatával a CCIMP az új útvonalak létrehozását célzó pénzügyi ösztönző rendszert vezetett be, a Marseille Provence repülőtér által biztosított hordozókon felmerült konkrét marketing és promóciós költségek részleges átvállalásával. Ezen intézkedés alapján a kedvezményezett légitársaságnak igazolást kellett benyújtania a szóban forgó útvonal promócióját célzó költségeket illetően. A támogatás mértéke nem haladhatta meg az igazolt költségek 50 %-át.

- (55) A „marketing” kifizetés bevezetését célzó döntést Franciaország jóváhagyása nélkül a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló bizottság közlemény⁽¹⁶⁾ (a továbbiakban: 2005. évi iránymutatások) közzétételét megelőzően hozták. 2006. augusztus 22-i levelével Franciaország arra hívta fel a CCIMP-t, hogy annak legkésőbb 2007. június 1-jével vessen véget, mivel úgy ítélte meg, hogy egy ilyen „marketing” kifizetés nem felel meg a 2005. évi iránymutatásokban rögzített feltételeknek.

- (56) A CCIMP megerősítette, hogy a marketing költségekben való eredetileg elképzelt részvétel egy [300 000 eurónál alacsonyabb összegű]* a BMI Baby részére nyújtott hozzájáruláson kívül nem valósult meg.

2.3.8. AZ AMS-SZEL KÖTÖTT REKLÁMFELÜLET-VÁSÁRLÁSI SZERZŐDÉS

- (57) 2006. május 19-én a CCIMP ötéves időtartamra ajánlati felhívás és előzetes közzététel nélkül reklámhelyvásárlási szerződést kötött az Airport Marketing Services-szel (a továbbiakban: AMS), a Ryanair 100 %-os leányvállalatával.

- (58) E szerződés kikötései szerint az CCIMP-nek a következő összegeket kellett volna kifizetnie az AMS részére:

- havi [...] * EUR 2006. november és 2007. október között,
- havi [...] * EUR 2007. november és 2008. május között,
- havi [...] * EUR 2008. júniustól kezdődően.

- (59) A Cocoéco 2009. február 18-i határozatában a 2009. május 25-i határozat tárgyát képező díjmértékek rögzítése kapcsán kiemelték, hogy „az AMS-szerződés költsége a szerződés időtartamára, vagyis 2006. október és 2011. október között [...] * EUR, vagyis évi [...] * EUR”.

⁽¹⁶⁾ A Bizottság közleménye a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokról (HL C 312., 2005.12.9., 1. o.).

- (60) A Franciaország által szolgáltatott információk lehetővé teszik az AMS-szerződés költségének meghatározását, a 2. táblázatban foglaltaknak megfelelően:

2. táblázat

Az AMS-szerződéshez kapcsolódó költségek a Franciaország által szolgáltatott információk alapján (ezer EUR)

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

- (61) E szerződés célja a CCIMP szerint az, hogy reklámot biztosítson Marseille, mint célállomás számára, annak érdekében, hogy nagyszámú utast vonzzanak oda. Ez lehetővé tenné az mp2 terminál hosszú távú fenntartásának és a repülőtéri üzemeltető által nyújtott szolgáltatások díjazása megfelelő szintjének biztosítását.
- (62) E szempontból a CCIMP úgy ítéli meg, hogy e cél két tényező együttes fennállásán alapul:
- jelentős mennyiségű internetfelhasználó,
 - a fapados modellre nyitott európai internetfelhasználók.
- (63) A CCIMP az AMS-szel való szerződéskötést azzal igazolja, hogy egyedül az utóbbi honlapja felelt meg 2006-ban a CCIMP szükségleteinek, amennyiben az az alábbi szolgáltatásokat nyújtotta:
- a Ryanair társaság – vagyis az új mp2 terminálon jelentős repülőgép-bázis kialakítását egyedül vállaló légitársaság – jegyeinek egyedüli és kizárólagos forgalmazási rendszere;
 - az internetfelhasználók olyan széles közössége, amelyet a CCIMP promóciós politikája megcélzott;
 - a Provence cél felé irányuló repülőjegyek vásárlásához igazított marketingszolgáltatások.
- (64) A panaszos fél úgy véli, hogy ez az AMS-szel kötött szerződés olyan, a Ryanair részére nyújtott támogatást jelent, amelynek célja, hogy azt az MRS-re vonzza. E tekintetben álláspontja alátámasztására a CCIMP „repülőtéri tanácsa” 2005. november 15-i ülésének előkészítő anyagain alapuló körülményekre hivatkozik.

2.3.9. AZ MP2 TERMINÁL ÜZLETI TERVE ÉS A KÖRÜLTEKINTŐ PIACGAZDASÁGI SZEREPLŐ ELVÉNEK ALKALMAZÁSA

- (65) 2004. novemberben a CCIMP üzleti tervet dolgozott ki az mp2 terminál jövedelmezőségének alátámasztása érdekében. Ezt 2005-ben aktualizálták. Az üzleti terv további frissítéseit a Bizottság felkérésére a Pricewaterhouse-Coopers (PwC) 2005. februárban, 2005. novemberben és 2006. májusban értékelte.
- (66) A Franciaország által ismertetett üzleti terv a 2004–2020 időszak vonatkozásában egy az mp2 terminált tartalmazó és egy az mp2 terminál nélküli forgatókönyvet hasonlít össze. Franciaország szerint a 2004–2020 időszak vonatkozásában a halmozott éves cash-flow, illetve a 2020. évi nettó könyv szerinti érték a következő:
- [...]* millió EUR az mp2 terminál nélküli forgatókönyv esetén,
 - [...]* millió EUR az mp2 terminált tartalmazó forgatókönyv esetén.
- (67) Franciaország tehát azt a következtetést vonja le, hogy az mp2 terminált tartalmazó forgatókönyv [...]* millió EUR-val előnyösebb, mint az mp2 terminál nélküli forgatókönyv, ami [...]* % megtérülési rátának felel meg.

- (68) Az üzleti terv tartalmaz továbbá egy különböző forgalmi és díjazási hipotézisekre vonatkozó érzékenységelemzést is. A forgalommal kapcsolatban tanulmányozott forgatókönyvek egy „Air France ingázó forgalom nélküli” forgatókönyv, illetve egy „az mp2 terminál forgalmának kevésbé jelentős növekedését tartalmazó” forgatókönyv voltak. A díjazással kapcsolatos forgatókönyveket utasonkénti [...] * EUR és [...] * EUR díj mellett vizsgálták az mp2 terminálon.
- (69) 2005-ben aktualizálták az üzleti tervet. Ennek során három forgatókönyvet szimuláltak. E forgatókönyvek a következők:
- **Első szimuláció:** a 2005. évi forgalmi előrejelzések jelentik e számítások alapját, az Air France mp2 terminál felé irányuló forgalma már nem szerepel az alapforgatókönyvben, és a számításokat a 2005–2021 közötti időszakra végzik. E feltevések alapján a belső megtérülési ráta [magasabb, mint 7,5 %].
 - **Második szimuláció:** a belső megtérülési rátát 7,5 %-ban rögzítik, és meg kell keresni, hogy milyen számú utas felel meg e belső megtérülési rátának. A szimulációból az a következtetés adódik, hogy a 2007–2021 közötti időszakban az utasok száma 1,32 millióval kevesebb lehet, mint az első szimuláció esetében.
 - **Harmadik szimuláció:** ha az mp2 terminál forgalma 2010-ben csak 1 millió utas (az első szimulációban rögzített 1,65 millió utas helyett), akkor milyen kiegészítő díjat kell alkalmazni utasonként 2011-től kezdődően ahhoz, hogy fenntartsák a 7,5 %-os belső megtérülési rátát. A szimuláció következtetése az, hogy a szükséges díjemelés [...] * EUR.
- (70) A PwC által a Conseil d'État előtt folyt per keretében az Air France felkérésére végzett értékelések a CCIMP által benyújtott 2005. februári, 2005. szeptemberi és 2006. májusi szimulációkra vonatkoznak, és az mp2 terminál belső megtérülési rátájának, illetve nettó jelenértékének megállapítására irányulnak a várt cash-flow alapján. Ezzel összefüggésben a PwC több megjegyzést és kifogást tett a szóban forgó üzleti terv kapcsán.

3. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

3.1. A CCIMP RÉSZÉRE NYÚJTOTT BERUHÁZÁSI TÁMOGATÁSOK

3.1.1. EGYES NYÚJTOTT TÁMOGATÁSOK ELÉVÜLTEK

- (71) Franciaország vitatja a Bizottság álláspontját, amely szerint a 2005 és 2007 között az mp2 terminál építésére fordított 7,577 millió EUR és a 2001 óta a platformon végzett beruházásokra biztosított 16 millió EUR teljes egészében a Bizottság elemzésének körébe tartozó állami támogatásnak minősül.
- (72) A 659/1999/EK tanácsi rendelet⁽¹⁷⁾ 15. cikkének alkalmazásában Franciaország előadja, hogy az alábbi, a 3. táblázatban szereplő támogatások elévültek:

3. táblázat

Szervezet	A megállapodás aláírásának időpontja	A támogatás célja	Kifizetett teljes összeg (ezer EUR)
Conseil général	1999. december 14.	A repülőtéri létesítmények bővítési és átalakítási munkálatai	3 064
Conseil régional	1997. október 24.	A repülőtér bővítési és fejlesztési munkálatai	8 032
Conseil régional	1994. július 8.	Az áruszállítási zóna átalakítása	1 372

⁽¹⁷⁾ A Tanács 1999. március 22-i 659/1999/EK rendelete az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

Szervezet	A megállapodás aláírásának időpontja	A támogatás célja	Kifizetett teljes összeg (ezer EUR)
Állam	2000. április 26.	A tájékoztatási kötelezettséget szolgáló táblák szabályszerűvé tétele	290
Állam	1999. június 23.	A feladott poggyász átvizsgálása	579

- (73) Franciaország előadja, hogy az elévült támogatások vonatkozásában nem lehet visszatérítetési határozatot hozni, és azok ennek alapján szükségképpen ki vannak zárva a Bizottság vizsgálatának hatálya alól.

3.1.2. EGYES NYÚJTOTT TÁMOGATÁSOKAT NEM GAZDASÁGI TEVÉKENYSÉGEK ÉS INFRASTRUKTÚRÁK FINANSZÍROZÁSÁRA FORDÍTOTTAK, ÍGY AZOK NEM MINŐSÜLNEK ÁLLAMI TÁMOGATÁSOKNAK

- (74) Franciaország előadja, hogy egyes támogatásokat a közbiztonsággal, a tűzvédelemmel és az üzemeltetésbiztonsággal kapcsolatos hatáskörök gyakorlásával kapcsolatos infrastruktúrák és tevékenységek finanszírozására fordítottak, mégpedig:

- az állam által 2001. december 19-én nyújtott támogatás, mivel annak célja a repülésbiztonsági berendezések megerősítése volt, különösen a kézipoggyászok egy adott hányada véletlenszerű vizsgálatának, a fenntartott zónákba belépő személyzet rendszeres vizsgálatának és a feladott poggyászok vizsgálati programja meggyorsításának finanszírozása, annak érdekében, hogy 2002 második félévének elejére elérjék a 100 %-os arányt, összesen 5 032 000 EUR összegben,
- a Conseil général által 2002. szeptember 27-én nyújtott támogatás, mivel annak célja a 2. kifutópálya kábelelése, az informatikai biztonsági helyiség átalakítása, a fűtés-hűtés-villamosság központban egy helyiség kialakítása, a műszaki blokk és a légiirányítási helyiségek homlokzatának felújítása, a B. poszt alacsonyfrekvenciájú főkapcsolótáblájának lecserélése, a terminál riasztórendszerének és az informatikai helyiség tűzjelző rendszerének korszerűsítése volt, összesen 209 885 EUR összegben,
- a Conseil général által 2003. április 26-án nyújtott támogatás, mivel annak célja a jelzővilágítási berendezések megújítása, a PCS kibővítése és az ahhoz való hozzáférés, a SPAF pavilon átalakítása, egy gondozási helyiség kialakítása, a déli zónában a körút átalakítása, a légkeringtetéses konvektorok áthelyezése, videokamerás megfigyelő hálózat kialakítása, a fűtés-hűtés-villamosság központ központi fűtésének lecserélése, a nyugati zóna tűzvédelmi hálózata, valamint a digitális védelmet szolgáló berendezések voltak, összesen 2 111 542,82 EUR összegben,
- a Conseil général által 2005. május 19-én az mp2 terminál részleges finanszírozása érdekében nyújtott támogatás, amelyet részben nem gazdasági célú infrastruktúrák finanszírozására fordítottak, összesen 2 273 258,64 EUR összegben. Franciaország rámutat, hogy a nem gazdasági jellegűként megjelölt feladatokat az mp2 terminál területének 16,96 %-át kitevő zónában végezték, és úgy ítéli meg, hogy a munkálatok ennek megfelelő hányada az e feladatokra szánt területeket érintette. Franciaország ebből következően előadja, hogy a nem gazdasági tevékenységekhez kapcsolódó beruházások levonását követően a munkálatok költségeinek 16,96 %-át, vagyis 1 416 238,75 EUR-t még le kell vonni a Bizottság értékeléséből,
- a Marseille Métropole 2004. július 26-án nyújtott támogatása, mivel az a kifutópályák megvilágítását célozta, 72 095 EUR összegben,
- az ERFA 2002. augusztus 22-én nyújtott támogatása, mivel annak célja a teherszállító repülőgépek parkolóterületén a világítási munkák elvégzése volt, összesen 587 350,53 EUR összegben.

- (75) Franciaország szerint az érintett összegeket le kell vonni a Bizottság értékelése alá vont összegből.

3.1.3. A BERUHÁZÁSI TÁMOGATÁSOK ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE, FIGYELEM A REPÜLŐTEREK FINANSZÍROZÁSÁRÓL SZÓLÓ IRÁNYMUTATÁSOKRA

- (76) Franciaország a bizalomvédelem elvére hivatkozva előadja, hogy a Bizottságnak a 2005. évi iránymutatások közzétételét megelőzően nyújtott támogatások állami támogatásnak minősítését a légiközlekedési ágazatban nyújtott állami támogatásokról szóló, 1994. december 10-i iránymutatásokra figyelemmel kell értékelnie, és ebből következően meg kell állapítani, hogy az említett támogatások nem minősülnek állami támogatásnak.

- (77) Franciaország másodlagosan előadja, hogy a nyújtott támogatások összeegyeztethetők a 2005. évi iránymutatások alapján.

3.1.3.1. A Conseil général által az mp2 terminálon folyó beruházáshoz nyújtott támogatás összeegyeztethetősége

- (78) Franciaország előadja, hogy e támogatás a következő egyértelműen meghatározott általános érdekű célkitűzésnek felel meg: az országos átlagnál nagyobb munkanélküliségi rátával rendelkező régióban közvetlen munkahelyek létrehozása és fenntartása, a 107. cikk (3) bekezdésének c) pontjától eltérve regionális támogatásokra jogosult területen a regionális gazdaság fejlesztése, a túltelítettség kockázatával⁽¹⁸⁾ szembeesülve a repülőtéri kapacitások megerősítése, valamint a terület összekapcsolhatóságának javítása az olyan új forgalom vonatkozásában, amelyet nem szolgált ki a TGV vonal, illetve az mp1 terminál, és amely számára előnyt jelentett a kiszolgált célállomások számának növekedése.
- (79) Franciaország úgy ítéli meg, hogy az infrastruktúra szükséges és arányos a követett célokhoz képest. Noha az mp1 terminál egy részét illetően túlkapacitás állt fenn 2001 után, az új, differenciált szolgáltatást jelentő mp2 terminál kialakítása kiegészítő jellegű keresletet elégít ki a főterminálhoz képest. Ezenfelül, figyelemmel a forgalmi előrejelzésekre, a Marseille Provence repülőtérnek olyan torlódási problémákra kellett számítnia, amelyek szükségessé teszik új beszállási zónák megnyitását 2008-ban és 2018-ban. Az mp2 terminál megépítése Franciaország szerint lehetővé tette az infrastruktúra szükséges átalakításainak elhalasztását (2016-ra és 2020 utánra), várhatóan magasabb jövedelmezőséget kínálva. Ezenkívül, az új mp2 terminál konkrétan a repülőtér azon stratégiájának felel meg, amely szerint be kell fogadni a fapados légitársaságokat, amelyek nem tudták megvetni a lábukat az mp1 terminálon, amelynek díjmértékei érzékelhetően magasabbak, és amely nem nyitott arra, hogy az utasoknak gyorsan kelljen be- és kiszállniuk. Franciaország előadja, hogy 2007-ben az mp2 terminál üzemeltetésének első teljes évében a terminál kihasználtsága 68 % volt, ami nem utal valós túlkapacitásra. Hozzáteszi, hogy az mp1 terminál 2007 és 2011 közötti, az mp2 terminál létrehozásához kapcsolódó tartalékkapacitása lehetővé tette az Air France társaság 3 új útvonal megnyitásával, illetve a működtetett járatok számának növelésével összefüggő új szükségleteinek kielégítését, bázisa 2011. október 2-i megnyitása során. Végül, az mp2 terminál egy régi teherterminál körzetében történő megépítése lehetővé tette a beruházási és fenntartási költségek minimalizálását, amire az utasok részére e terminálon kínált csökkentett komfort is kihatott.
- (80) Franciaország előadja, hogy az mp2 terminál használatának hosszú távú perspektívái kielégítőek. E terminál megépítése megfelel azon szándéknak, hogy olyan új forgalom jelenjen meg a platformon, amelyet többek között nem szolgált ki az mp1 terminál, és amely lehetővé teszi a repülőtér számára, hogy elkerülje a TGV által már kiszolgált útvonalak megnyitását. Az kiszolgált célállomások számának a 2005. évi 100-ról a 2010. évi 119-re emelkedése tovább fokozta ezen új szolgáltatás vonzerejét, és így javította hosszú távú használati perspektíváit. Franciaország hangsúlyozza, hogy az mp2 terminál forgalmi előrejelzései alapján – amelyeket alátámasztottak a tényleges forgalmi adatok is a 2007–2010. évekre – annak kapacitását öt év elteltével 50 %-ban fogják kihasználni. Végül, az Air France mp1 terminálról induló forgalmának 2011. október 2-től számított növekedése azt bizonyítja, hogy az mp2 terminál által biztosított kiegészítő kapacitás nem konkurenciát jelent a főterminál számára, hanem olyan előnyt képez az egész repülőtér szempontjából, amely lehetővé tette, hogy kedvező választ adjanak az Air France-nak.
- (81) Franciaország előadja, hogy a nyújtott támogatások csak korlátozott mértékben érintették a Közösségen belül kereskedelmet. A Marseille Provence repülőtértől kevesebb, mint 60 kilométerre található avignoni repülőtérrel illetően Franciaország megjegyzi, hogy e repülőtér a fapados forgalom 2007 óta stabil maradt, hogy 2007-et követően a repülőtérén új átalakításokat végeztek, miközben új útvonalak nyíltak meg, és egyik kiszolgált célállomás sem érhető el a Marseille Provence repülőtérrel indulva. A nîmes-i és touloni repülőterek által jelentett bővített zónát illetően Franciaország megjegyzi, hogy azok a kis regionális repülőterek kategóriájába tartoznak, vagyis nem azonos a céljuk a Marseille Provence repülőtérével, amelynek forgalma meghaladja az 5 millió utast. Az, hogy a kiszolgált célállomások (London és Brüsszel kivételével) nem mind érhetőek el a Marseille Provence repülőtérrel, azt bizonyítja, hogy nem áll fenn verseny e platformok között.
- (82) Franciaország előadja, hogy a Conseil général támogatása a légitársaságok által rendszerint igényelt jövedelmezőségi küszöb átlépéséhez volt szükséges. A 2006. májusi üzleti terv [...] * % belső megtérülési rátával számolt, levonva a Conseil général támogatását, Franciaország pedig előadja, hogy a támogatás hiányában a jövedelmezőség [...] * %-ra esne. Franciaország azt is előadja, hogy a kapott támogatás arányosságát igazolja, hogy az lehetővé teszi a kielégítő belső megtérülési ráta elérését, kevésbé terhes, ugyanezen eredmények elérésére alkalmas lehetőség hiányában. Kiemeli, hogy a terminállal kapcsolatos munkák közbeszerzés tárgyát képezték, ami

⁽¹⁸⁾ A Bizottság közleménye – Az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló cselekvési terv, COM 2006 (819) végleges, a Hivatalos Lapban nem tették közzé.

alkalmas annak alátámasztására, hogy a költségeket maximális mértékben korlátozták. Végül, Franciaország emlékeztet arra, hogy a nyújtott támogatás csak 50 %-át fedezi az mp2 terminállal kapcsolatos projekt összköltségének: a repülőgépekkel kapcsolatos munkák esetében ez 80 %, míg a terminállal kapcsolatos munkák esetében 30 %.

3.1.3.2. *A légi áruszállítás fejlesztését célzó 2002. augusztus 22-i ERFA támogatások összeegyeztethetősége*

- (83) Franciaország előzetesen megjegyzi, hogy a támogatás egy része nem gazdasági jellegű tevékenységre vonatkozó beruházásokat érintett, valamint, hogy kizárólag a nyújtott támogatás fennmaradó összege tekinthető az EUMSZ szabályaival összhangban állónak ⁽¹⁹⁾.
- (84) Franciaország emlékeztet arra, hogy a Marseille-Provence repülőtér ERFA elé terjesztett finanszírozási igényét a strukturális alapok 2000–2006. évi 2. céljára vonatkozó program keretében nyújtották be, amelyre a Provence Alpes Côte d'Azur régió jogosult, és amelyet az Európai Bizottság 2001. március 22-én hagyott jóvá.
- (85) Franciaország szerint a nyújtott támogatás a következő egyértelműen meghatározott, általános érdekű célkitűzésnek felel meg: a meglévő infrastruktúrák optimalizálása az áruszállítás fejlesztése céljából, reagálva a szállított tömeg mennyiségének csökkentésére, és a repülőtér által mobilizált álláshelyek körzetével összefüggésben ⁽²⁰⁾, egy olyan területen, ahol a munkanélküliség különösen magas.
- (86) Franciaország előadja, hogy az érintett infrastruktúra szükséges és arányos e célhoz képest. Kiemeli, hogy az infrastruktúra egy kerülőút és egy körfogalom megépítését jelenti, a közúti forgalom biztonságosabbá tétele érdekében, figyelemmel a forgalom növekedésére, valamint a teherterminálok átalakítását az üresen hagyott helyszíneken, a repülőgépek parkolóhelyeinek kialakítását annak érdekében, hogy csökkentsék a kezelési időt, továbbá az áruszállítási zóna növelését, annak érdekében, hogy fokozzák vonzerejét.
- (87) Franciaország előadja, hogy a forgalmi eredmények ⁽²¹⁾ azt bizonyítják, hogy az infrastruktúra kielégítő perspektívát nyújtott a hosszú távú használat szempontjából, és rámutat, hogy az infrastruktúra valamennyi légitársaság rendelkezésére áll.
- (88) Végül, Franciaország előadja, hogy a strukturális nehézségekkel szembesülő zóna fejlesztésének szükségessége által igazolt, és a projekt összköltségek 28 %-ának finanszírozására korlátozódó támogatás nem hathat ki a Közösségen belüli kereskedelemre. Kifejti, hogy a projekt finanszírozása nem kérdőjelezhető meg, mivel az ERFA jogosultsági feltételei teljesültek. Franciaország hangsúlyozza, hogy a nyújtott finanszírozások lehetővé tették a repülőtéri infrastruktúrák közúti elérhetőségének megkönnyítését, valamint az áruk szabad mozgását gátló hiányosságok orvoslását.

3.1.3.3. *A repülőtér kibővítését és szerkezetátalakítását célzó 2003. június 26-i támogatás összeegyeztethetősége*

- (89) Franciaország előzetesen megjegyzi, hogy a támogatás egy része nem gazdasági jellegű tevékenységre vonatkozó beruházásokat érintett, valamint, hogy kizárólag a nyújtott támogatás fennmaradó összege, vagyis 888 457,18 EUR tekinthető az EUMSZ szabályaival összhangban állónak.
- (90) Franciaország előadja, hogy e támogatás a következő egyértelműen meghatározott, általános érdekű célkitűzésnek felel meg: Bouches-du-Rhône megye és Provence gazdasági fejlesztése.
- (91) Rámutat, hogy az érintett beruházások szükségesek és arányosak voltak e célhoz képest, mivel azok az 1. kifutópálya felújítása, az átvezetők kialakítása és a gyors kilépési lehetőségek kiépítése révén az óránkénti manőverek számát kívánták növelni.

⁽¹⁹⁾ A Bizottság rámutat a Franciaország válaszában található következtetlenségre, amennyiben az előbb arra hivatkozik, hogy az összeegyeztethetőségi elemzés alá eső támogatás összege 932 649 EUR (26. o.), majd 980 EUR-t említ.

⁽²⁰⁾ Franciaország kiemelte, hogy egy a CCIMP által végzett hatásvizsgálat azt állapította meg, hogy a repülőtér áruszállítási tevékenysége 2000-ben 582 álláshelyet jelentett, 2009-ben pedig 614 álláshelyet.

⁽²¹⁾ Franciaország rámutat, hogy az áruforgalom 20,86 %-kal nőtt 2005 és 2010 között, 2010-ben elérve az 52 179 tonnát.

- (92) Franciaország arra hivatkozik, hogy a beruházások elengedhetetlenek voltak a további forgalom fogadása érdekében. Ekképpen az elvégzett munkálatok a kifutópályák kapacitását évi 140 000 kereskedelmi manőverre növelték. Márpedig Franciaország válaszában 2015-re 113 909 kereskedelmi műveletes, míg 2020-ra 122 449 kereskedelmi műveletes célra hivatkozik. Az elvégzett átalakítások ilyen módon lehetővé tették, hogy ne kelljen kapacitási munkálatokat előirányozni a kifutópályákon a következő tíz évben, miközben Franciaország szerint a középtávú használati perspektíva kielégítő.
- (93) Franciaország megerősíti, hogy az infrastruktúra valamennyi felhasználó számára elérhető, és előadja, hogy mivel az egyetlen, közúton 60 percen belül megközelíthető kereskedelmi repülőtér, az avignoni repülőtér, amely D kategóriás, és amellyel a Marseille Provence repülőtér nem áll versenyben, az elemzett támogatás nem hat ki a Közösségen belüli kereskedelemre.

3.1.3.4. A repülőtér fejlesztését célzó 2004. július 26-i támogatás összeegyeztethetősége

- (94) Franciaország előzetesen megjegyzi, hogy a támogatás egy része nem gazdasági jellegű tevékenységre vonatkozó beruházásokat érintett, valamint hogy kizárólag a nyújtott támogatás fennmaradó összege, vagyis 816 535 EUR tekinthető az EUMSZ szabályaival összhangban állónak.
- (95) Franciaország előadja, hogy e támogatás a következő egyértelműen meghatározott, általános érdekű célkitűzésnek felel meg: Marseille agglomeráció és vonzáskörzete fejlesztése, a Marseille Provence repülőterén a belföldi forgalom konszolidációjára és a nemzetközi forgalom fejlődésére, valamint a vasúttal való összekapcsolásra támaszkodva.
- (96) Franciaország előadja, hogy e cél megvalósítása szükségessé tette az elvégzett munkákat, vagyis az 1. csarnok kapacitásbővítését és annak szabályszerűvé tételét a nemzetközi szabványok alapján, az 1. kifutópálya optimalizációját és a 2. kifutópálya felújítását, valamint a TGV számára elérhető vasúti pályaudvar kialakítását.
- (97) Franciaország szerint az elért utasforgalom alakulása azt bizonyítja, hogy e létesítmények kielégítő perspektívával bírnak a hosszú távú használat szempontjából. Hozzáteszi, hogy a vasúti forgalom várható megvalósulása csak erősítheti a repülőtér látogatottságát.
- (98) Franciaország szerint az infrastruktúra hátrányos megkülönböztetés nélkül elérhető valamennyi használó számára. Hangsúlyozza, hogy a csarnokok belföldi, schengeni és nemzetközi járatok közötti megosztása szükséges az utasforgalom megfelelő, a határellenőrzési szabályokat tiszteletben tartó kezelése érdekében, valamint, hogy a járatok egyes terminálokra való elhelyezése nem változtat azon, hogy valamennyi légitársaság szabadon hozzáfér mindkét terminálhoz, az általuk biztosított járatoktól függően.
- (99) Franciaország emlékeztet arra, hogy az elvégzett munkálatok nem érintik a Közösségen belüli kereskedelmet, figyelemmel arra, hogy nincs azonos kategóriába tartozó repülőtér ugyanazon vonzáskörzetben, egyebekben pedig hangsúlyozza, hogy a 2004. július 26-i támogatással érintett beruházások közvetlenül nem a repülőtér kapacitásának növelését célozták.
- (100) Franciaország előadja, hogy az elemzett támogatás odaítélésének szabályai olyanok voltak, hogy azok garantálták az arányosság elvének tiszteletben tartását ⁽²²⁾. Emlékeztet arra, hogy az önkormányzat kötelezettségvállalása 3 évre 1 millió EUR-ra korlátozódott.

3.2. A PIACGAZDASÁGI SZEREPLŐ TESZT ALKALMAZÁSA AZ MP2 TERMINÁLON

- (101) Franciaország előadja, hogy a PwC iroda azon kifogása, amely szerint a beruházási támogatás arányos levonása az mp2 terminál infrastruktúrájának amortizációjából meghamisítja a körültekintő piacgazdasági szereplő teszt eredményét, nem megalapozott. Franciaország szerint a hatályos számviteli szabályok azt írják elő, hogy a jövőbeli pénzügyi években beszámítható beruházási támogatásokat le kell vonni a befektetett eszközök nettó könyv szerinti értékéből. Ezenfelül, a támogatások kezelése egységes volt az mp1 és mp2 terminálok vonatkozásában, amelyek mindegyike a terminálon végzett munkák összege 30 %-ának megfelelő támogatásban részesült.

⁽²²⁾ A CCIMP és a Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole között kötött szerződés úgy rendelkezik, hogy az önkormányzat részvétele a marseille-i repülőtér által javasolt beruházások programjaitól függ, valamint, hogy a források szigorúan az ily módon jóváhagyott kiadások fedezését célozzák, az önkormányzat éves részvétele a repülőtér által az adott pénzügyi évben ténylegesen viselt költségekre korlátozódik, minden forráslelőhelyhez költségösszesítőt kell csatolni, és a CCIMP köteles a Métropole rendelkezésére bocsátani az ügyletekkel kapcsolatos valamennyi számlát.

Végül, az utasforgalmi díjmérték költségalapjában a bruttó forgalom figyelembevétele azt eredményezné, hogy az üzemeltető a használóknak olyan költségeket számlázna ki, amelyeket valójában nem viselt. Általánosabban, mivel Franciaország úgy ítéli meg, hogy a Conseil général által nyújtott támogatás összeegyeztethető volt a francia joggal és az uniós joggal, úgy ítéli meg, hogy a CCIMP körültekintő piacgazdasági szereplőként járt el, amikor a benyújtott üzleti tervben nem szerepeltette azokat a költségeket, amelyekről tudta, hogy nem kell viselnie.

- (102) Ami az üzleti tervben a figyelembe vett időszak során megvalósult beruházások nettó könyv szerinti értéke összegének a figyelembe vett cash-flow-hoz való hozzáadását illeti, Franciaország előadja, hogy pusztán számviteli szempontokra ültette át az 1987. évi koncessziós szerződés feltételeit. Franciaország arra hivatkozik, hogy az ilyen típusú rendelkezés szokásos a koncessziós szerződésekben, és hogy annak az a célja, hogy figyelembe vegyék a beruházási projekt és a koncessziós szerződés időtartamát.
- (103) A súlyozott átlagos tőke költséget tükröző 7,5 %-os érték igazolása érdekében Franciaország előadja, hogy az összhangban van a francia repülőterek súlyozott átlagos tőke költségére vonatkozó becsléssel ⁽²³⁾, noha kissé magasabb, a repülőtér szabályozott hatóköre, illetve azon tény miatt, hogy a becslést a referenciaként hivatkozott becsléseknél korábbi időszakban (2004) végezték. Franciaország rámutat, hogy a Mazars-iroda tanulmányában ugyanazt a hipotézist fogadja el a súlyozott átlagos tőke költséget illetően, mint a Marseille Provence repülőtér.
- (104) Franciaország előadja, hogy a Bizottság tévesen hivatkozott az általános érdekű célkitűzéseket módosító intézkedésekhez (az új útvonalak létrehozásának ösztönzése) kapcsolódó külső költségek növekedésének hiányára, mivel e módosításokat nem költségek címén vették figyelembe, hanem minden tanulmányozott esetben a leszállási, világítási és parkolási forgalom csökkenéseként. Franciaország ehhez hozzáteszi, hogy e módosítások egyaránt előnyösek voltak az mp1 és az mp2 használói részére, valamint, hogy azok 2005 és 2010 közötti végrehajtásának összesített mérlege a két terminál között kiegyensúlyozottan elosztott csökkentéseket mutat ([...]* millió EUR az mp1 terminál esetében és [...]* millió EUR az mp2 terminál esetében). Franciaország egy utólag készített üzleti tervet is bemutatott a 2005–2010. évek vonatkozásában, amely alátámasztotta, hogy a 2005. szeptemberben és 2006. májusban benyújtott üzleti tervek a valós adatokhoz közel álló előre jelzett adatokon alapultak, valamint, hogy az mp2 terminál jövedelmezősége végül meghaladta a beruházási döntés időpontjában tervezettét.

3.3. A CCIMP RÉSZÉRE NYÚJTOTT MŰKÖDÉSI HOZZÁJÁRULÁS

- (105) Az állami hatóságok által a CCIMP részére kifizetett [...]* millió EUR összegű állami támogatást illetően Franciaország kifejti, hogy azok nem működési támogatások voltak, hanem a CCIMP általános szolgálata által a Marseille-Provence repülőtéren nyújtott szolgáltatások ellenértékét jelentették. Franciaország kifejti, hogy figyelemmel a CCI repülőtéri szolgálatának és egyéb szolgálatainak elkülönült könyvelésére, a jelen határozat tárgyát képező összegek a repülőtér általános szolgálata által nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódó továbbszámításoknak felelnek meg, tehát a 2001–2010 időszak vonatkozásában kiszámlázott szolgáltatásoknak megfelelő hozzájárulásokat képeznek.
- (106) Franciaország hangsúlyozza, hogy a CCIMP könyvvizsgálójának igazolása megerősíti azt, hogy nem voltak pénzmozgások a CCIP központi szolgálatai felől a Marseille Provence repülőtér felé.
- (107) Franciaország egyértelművé tette továbbá a repülőtéri illeték rendszerének működését, annak érdekében, hogy kizárja az ehhez a mechanizmushoz hasonló állami támogatás esetleges fennállását. Franciaország emlékeztet arra, hogy a repülőtéri illetéket a code général des impôts (általános adókodeks, CGI) 1609w. cikke írja elő, amely szerint az illetéket a repülőteret üzemeltető közjogi vagy magánszemélyek javára szedik be, azt minden közforgalmú légitársasági vállalatnak be kell fizetnie, és kizárólag a repülőtér-üzemeltetők által az olyan közfeladatok ellátása során viselt költségek megtérítésére kell fordítani, mint a biztonsági-tűzvédelmi-mentési szolgáltatások, a madárveszély elleni küzdelem, valamint a repülésbiztonság. Franciaország ezt követően rámutat, hogy a repülőtéri illeték összegét évente állapítják meg repülőtérre, a hatályos szabályozás alapján nyújtott szolgáltatásoktól és a forgalomra, a költségekre, valamint az üzemeltető egyéb eredményeire vonatkozó adatok előre jelzett alakulásától függően. A repülőtér-üzemeltetők ennek érdekében éves nyilatkozatot tesznek a költségekről és a forgalomról, amelyet jóváhagyás érdekében a helyi polgári repülésbiztonsági igazgatóság elé terjesztenek. A díjszámítást a polgári repülésbiztonsági főigazgatóság központi igazgatási szintjén készítik el, figyelemmel az előző évek összesített eredményeire.
- (108) Franciaország cáfolja azt az állítást, amely szerint e mechanizmus állami támogatást jelentő elemeket tartalmazhat. Franciaország először azt hangsúlyozza, hogy ez az eszköz általános jellegű, ugyanazon szabályok szerint vonatkozik valamennyi francia repülőtérre.

⁽²³⁾ A repülőtéri konzultációs bizottság Franciaország által benyújtott határozatai a párizsi repülőtér esetében a 2006–2010 időszakban 5,8–6,5 %-os, a 2011–2015 időszakban 6,2–6,8 %-os súlyozott átlagos tőke költségre, míg a toulouse-i repülőtér vonatkozásában a 2009–2013 időszakban 6–6,5 %-os súlyozott átlagos tőke költségre utalnak.

- (109) Ezt követően rámutat, hogy arra figyelemmel, hogy az adó mértékét a költségekre és a forgalomra vonatkozó előre jelzett adatok függvényében állapítják meg, a bevételek költségekhez igazítása nehezen lehet tökéletes egy év vonatkozásában, ugyanakkor vitatja, hogy túlkompenzáció állna fenn.
- (110) Franciaország e tekintetben emlékeztet arra, hogy a repülőtér-üzemeltetők részére a viselt költségeket csak utólag térítik meg, az értékcsökkenés összegének függvényében, és ha pozitív egyenleget állapítanak meg, azt átviszik az előző évek összesített könyvelésébe, és az üzemeltetőt terhelő pénzügyi terhek között számolják, valamint annak alapján kiigazítják a következő év díjmértékét. Franciaország rámutat, hogy a repülőtéri illeték rendszere összességében több éve deficit (2010 végén körülbelül 110 millió EUR veszteséggel), ami azt eredményezi, hogy a repülőterek által viselt repülésbiztonsági és utasbiztonsági kiadások egy részét nem kompenzálják, és e rész az államot terhelő pénzügyi terhek körébe esik. Franciaország hangsúlyozza, hogy az utólagosan történő díjemelésnél figyelembe kell venni a légítársaságokra áthárított hatásokat, ami kizárja a túlzottan gyors kiegyenlítést.
- (111) Franciaország végül utal a repülőtér-üzemeltető változása esetén alkalmazott „lenullázási” mechanizmusra, amely arra kötelezi az üzemeltetőt, hogy térítse meg a koncesszió végén esetlegesen megállapított pozitív egyenleget.
- (112) A Marseille Provence repülőtérrel illetően Franciaország kiemeli, hogy a repülőtéri illeték rendszerének halmozott vesztesége 2000 végén 2,7 millió EUR volt, hogy az egyensúly 2010-ben állt vissza, 8,20 EUR-ban rögzített adó mérték mellett, valamint hogy a 2011. évre vonatkozó adó mértékét csökkentették (7,774 EUR-ra), annak érdekében, hogy ne álljon elő többlet.

3.4. AZ UTASFORGALMI DÍJAK RÖGZÍTÉSE AZ MP1 ÉS MP2 TERMINÁLOKON

- (113) Franciaország előadja, hogy az mp1 és mp2 terminálok között differenciált díjazás megfelel a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁴⁾ rendelkezéseinek, és emlékeztet arra, hogy az mp2 terminál valamennyi légítársaság előtt nyitva áll. Rámutat, hogy az mp1 és mp2 terminálok közötti díjazási eltérés alapja az e terminálok utasforgalmi funkcióihoz kapcsolódó mögöttes eltérés. Franciaország előadja, hogy 2011. július 26-i határozatában a Conseil d'État elismerte, hogy az mp1 terminál vonatkozásában megállapított díjak érvényesek, ezáltal egyidejűleg megerősítette a költségek és bevételek mp1 és mp2 terminál közötti számviteli megosztása szabályainak érvényességét is. Végül Franciaország hangsúlyozza, hogy a Marseille Provence repülőtérén alkalmazott „közös kassza” elve miatt az utasforgalmi díj önköltsége és e díj mértéke közötti eltérés a szóban forgó repülőtér azon repülésén kívüli forrásaiból adódik, amelyeket a körültekintő gazdasági szereplő figyelembe vesz a terminálon alkalmazandó díjazás meghatározása céljából.
- (114) Franciaország vitatja, hogy a CCIMP csak az mp2 terminál üzemeltetésével közvetlen kapcsolatban álló kiegészítő költségeket vette figyelembe. Előadja, hogy mivel a két terminál földrajzilag elvált, el lehet különíteni valamennyi, az mp2 terminál kapcsán szükséges beruházást, ami 8,95 millió EUR-t jelent. Franciaország emlékeztet arra, hogy egy repülőtér költségstruktúrája lényegileg fix költségekből áll.
- (115) Franciaország ezt követően részletezi azokat az elemeket, amelyek alapján az mp2 terminálnak betudható üzemeltetési költségek megállapításra kerültek:
- mivel az mp2 terminál a repülőtér terminálterületének csak 8,9 %-át teszi ki, így az csak 9,8 %-át képviseli az „adók, illetékek és biztosítási díjak” tételnek,
 - mivel a fenntartási és karbantartási költségek lényegileg az olyan mechanikai elemek javítását érintik, mint a felvonók, mozgójárdák és mozgólépcsők, az egyszerűsített szolgáltatásokkal működő, mozgójárdával és mozgólépcsővel nem rendelkező terminál csak 5 %-át jelenti a „fenntartás és karbantartás” kiadási tételnek,
 - az új, jobban szigetelt és az mp1 terminálnál érzékelhetően alacsonyabb belmagasságú mp2 terminál, amely a repülőtér terminálterületének csak 8,9 %-át teszi ki, csupán 8,6 %-át képviseli az „energiahordozókkal kapcsolatos” kiadásoknak,
 - a tisztítási költségek körülbelül 7,8 %-a esik az mp2 terminálra, figyelemmel az elfoglalt terület arányára (8,9 %), a padló borítására (az mp2 terminálon kövezet, az mp1 terminálon padlószőnyeg), és arra, hogy a két terminálon azonos gyakorisággal zajlik a takarítás,

⁽²⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. március 11-i 2009/12/EK irányelve a repülőtéri díjakról (HL L 70., 2009.3.14., 11. o.).

- az mp2 terminál létrehozása semmilyen személyzeti többletkiadást nem tesz szükségessé, 2007-ben egy repülőtéri koordinátori állás (PCI), 2010-ben pedig egy üzemeltetési koordinátori (PCE) állás és egy informatikai irodai állás (BE) kivételével – ezt az állítást tükrözi a Franciaország által benyújtott táblázat, továbbá Franciaország válaszában részletezte a két terminál közötti üzemeltetési költség-megosztás céljából alkalmazott megosztási kulcsokat.
- (116) Franciaország ekképpen előadja, hogy mivel az üzemeltetési költségek megosztása állandó személyzeti létszám mellett történt, az mp2 terminálra eső terhek az utasforgalmi díj alapján ugyanannyi megtakarítást jelentenek az mp1 terminálhoz képest. Franciaország egyébként rámutat, hogy az mp2 terminálra eső költségek megfelelnek az mp1 terminál által abban esetben viselendő költségeknek, ha a második terminál nem épült volna meg (44. melléklet és 25. melléklet).
- (117) Franciaország vitatja továbbá a PwC azon megállapítását, amely szerint a nem közvetlenül a terminálokhoz rendelt beruházásokat közvetve kell hozzájuk rendelni, és részletesen ismertetette az utasforgalmi díjtól elkülönített beruházásokat, valamint azok számviteli figyelembevételét (elkülönült bérletidíj-bevételek tárgyát képező külön terminálpéldákat érintő beruházások, az exkluzív elemzőközpontokban található elavult berendezések pótlásával kapcsolatos fokozatos beruházások, az utakkal, informatikával kapcsolatos beruházások, az exkluzív elemzőközpont átjáróival kapcsolatos beruházások, amelyek adott esetben beleszámítanak az általános költségek arányos részébe). Franciaország ezt követően vitatja a PwC azon érvét, amely szerint mivel az mp2 terminál utasai használhatják az mp1 terminál berendezéseit, az mp1 terminál értékvesztésének 10 %-át az mp2 terminálnál kell beszámítani. Előadja, hogy a repülőtérren található infrastruktúrák szigorú megosztása igen valószínűtlennek teszi ezt a felhasználást, hogy mindez újfent azt eredményezné, hogy az mp2 terminál teljes területének megfelelő területet vennénk figyelembe, valamint, hogy ezt azt igényelné, hogy ugyanolyan arányban számítsák be az mp1 terminál és az mp2 terminál kereskedelmi bevételeit, ami a főterminál haszonkulcsának [...] millió EUR-s csökkentését jelentené.
- (118) Franciaország hangsúlyozza továbbá, hogy a PwC által 2006. és 2007. évi jelentéseiben figyelembe vett forgalmi hipotézisek a 2004. novemberi üzleti terv számszerű előrejelzésein alapultak, és nem veszik figyelembe a forgalom aktualizált csökkenését a 2005. szeptemberi és a 2006. májusi üzleti tervekben, az Air France azon döntése nyomán, hogy nem helyezi át az mp2 terminálra ingázó forgalmának kiszolgálását, valamint annak eredményeként, hogy 6 hónappal elhalasztották az új terminál megnyitására vonatkozó döntést, ami jelentősen csökkentette a 2006. és 2007. évek forgalmát. Franciaország vitatja a PwC jelentésében szereplő azon állítást, amely szerint az mp2 terminál „felfalta” az mp1 terminál forgalmát. E tekintetben hangsúlyozza, hogy az Air France légitársaság végül nem valósította meg azon tervét, hogy áthelyezi az Orly felé irányuló ingázó járatait az mp2 terminálra, valamint, hogy az Air France 2008–2011 időszakban elért forgalma stabil maradt mindkét, a Ryanair által az mp2 terminálon 2009 óta működtetett konkurens útvonal által érintett célállomás felé.
- (119) Franciaország előadja, hogy mivel a PwC érvei megalapozatlanok, így az utasonkénti 3,84 EUR-s díjmérték megalapozatlan, és rámutat, hogy az magasabb, mint az mp1 terminálon 2007-ben alkalmazott díjmérték.
- (120) Franciaország emlékeztet arra, hogy miután a Conseil d'État megsemmisítette az mp2 terminálon a 2006., 2007. és 2008. évben alkalmazott díjmértékeket, és az mp1 terminálon a 2008. évben alkalmazott díjmértékeket, a repülőtér üzemeltetője mindkét terminál vonatkozásában új díjmértékeket állapított meg. Az mp2 terminálon a díjmértékek növelésének indoka a szabályozó (a gazdaságért és a polgári repülésért felelős miniszter) által előírt azon kötelezettségen alapul, hogy egyedül e terminálnak tudják be az AMS reklámszerződés költségeit, anélkül, hogy ez kihatna a terminálok közötti költségmegosztás arányaira.
- (121) Franciaország szerint a CCIMP a díjmérték szintjét úgy állapította meg, hogy azonos díjfedezeti arányt tegyen lehetővé mindkét terminál esetében ([...]* %). Franciaország előadja, hogy a 2009/12/EK irányelv azt írja elő, hogy a repülőtéri díjak differenciálásának alapját többek között azok költségeinek kell jelentenie, valamint, hogy az arról való meggyőződés érdekében, hogy e díjdifferenciálást valóban a költségek különbsége eredményezi, biztosítani kell e költségek utasforgalmi díjak általi fedezeti arányának egyenértékűségét minden terminál esetében. Franciaország hozzáteszi, hogy e fedezeti arányok 100 %-nál alacsonyabbak is lehetnek, amennyiben a „közös kassza” szabályozása a repülőtér átfogó gazdasági egyensúlyát úgy fogja fel, hogy abba beleveszi a repülésen kívüli bevételeket is. Franciaország emlékeztet arra, hogy a Mazars iroda beszámolójában úgy ítélte meg, hogy a 2007. év vonatkozásában az utasforgalmi költségek utasforgalmi díjbevételek általi fedezete [...] % volt az mp1 terminálon, és [...] % az mp2 terminálon.
- (122) Franciaország ebből azt a következtetést vonja le, hogy az mp2 terminálon az utasforgalmi díjmértékek nem képezhetnek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett, egy társaság számára nyújtott gazdasági előnyt, mivel azokat az mp2 terminál építésével és üzemeltetésével kapcsolatos terhek alapján állapítják meg, hogy az ezen utasforgalmi díjak között az egyes terminálok használata tekintetében fennálló különbség objektív és átlátható, valamint azt az egyes terminálokhoz kapcsolódó költségek igazolják, továbbá, hogy a differenciálás a 2009/12/EK irányelv 10. cikke által kifejezetten előírt keretben marad.

- (123) Az intézkedés szelektivitását a jelen ügyben szintén nem bizonyították, mivel a díjszabás megkülönböztetés nélkül vonatkozik valamennyi, az mp2 terminált használó társaságra.
- (124) A belföldi járatok esetében csökkentett utasforgalmi díjakat illetően Franciaország rámutat, hogy a 2009. október 16-i rendelet immár tilt mindenfajta differenciált díjszabást a schengeni zóna országaiban, és emlékeztet arra, hogy 2009. január 28-i határozatában a Bizottság úgy tekintette, hogy nem szükséges kiegészítő intézkedéseket javasolni.

3.5. AZ ÚJ ÚTVONALAK KIALAKÍTÁSA MIATTI DÍJCSÖKKENTÉSEK

- (125) Franciaország előzetesen előadja, hogy az azon légitársaságok részére biztosított díjmódosítások, amelyek a Bizottság értékelésének tárgyát képezték az eljárás megindításáról szóló határozat (116)–(137) preambulumbekzdésében, Franciaországban valamennyi állami repülőtérén, és igen nagyszámú decentralizált repülőtérén fennállnak.
- (126) Ehhez hozzáteszi, hogy ezen intézkedések célja az új légiútvonalak kialakításának elősegítése. A terület forgalmának és összekapcsolhatóságának javítására, a terület átalakítására és az európai piacba való integrációjára irányuló, általános érdekű célkitűzésnek felelnek meg.
- (127) Franciaország szerint a hivatkozott általános érdekű célkitűzést a Bizottságnak figyelembe kellene vennie az ily módon nyújtott támogatások európai joggal való összeegyeztethetőségére irányuló elemzése során.
- (128) Franciaország azt is előadja, hogy a díjszabási módosításokat évente jóváhagyta, egy valamennyi állami repülőtérre alkalmazandó jóváhagyási eljárás keretében, amely lehetővé teszi az intézkedés megkülönböztetésmentességének biztosítását. Franciaország előadja, hogy a díjmértékek éves jóváhagyási eljárása ily módon elegendő azon követelmény kielégítéséhez, amely szerint annak érdekében, hogy a támogatások nyújtása során orvosoljanak minden hátrányos megkülönböztetést, tagállami szinten jogorvoslati mechanizmust kell előírni, ami a vizsgált támogatás összeegyeztethetőségének egyik feltétele.
- (129) Franciaország emlékeztet arra, hogy a díjszabás módosításának lehetőségét rögzítő nemzeti jog (a Code de l'aviation civile R.224-2-2. cikke) azt írja elő a díjmértékek rögzítéséért felelős személy számára, hogy határozza meg a megvalósítandó általános érdekű célkitűzésnek megfelelő nyomonkövetési mutatókat. Franciaország előadja, hogy az előírt nyomonkövetési mutatók lehetővé teszik, hogy évente meg lehessen győződni az intézkedés megfelelő végrehajtásáról, és esetlegesen arról, ha azt ki kell igazítani, valamint az elegendő ahhoz, hogy teljesüljön a támogatás összeegyeztethetőségének azon feltétele, amely szerint az intézkedésnek szankcionálási mechanizmust kell tartalmazni arra az esetre, ha valamelyik légi fuvarozó nem tartaná tiszteletben a repülőtérrel szemben vállalt kötelezettségeket.
- (130) Franciaország rámutat, hogy a 2005, vagyis e mechanizmus bevezetésének kezdete óta bekövetkezett díjszabási módosítások mérlegét rendszeresen ismertették a Cocoéco üléseinek dokumentumaiban, ami alátámasztja a nyújtott intézkedéseknek a repülőtér használóinak képviselői számára nyilvános jellegét, és elegendő ahhoz, hogy teljesüljön a támogatás összeegyeztethetőségének azon feltétele, amely szerint az érintett intézkedéseknek nyilvánosaknak kell lenniük.
- (131) Franciaország hangsúlyozza, hogy a felülvizsgált díjszabási módosítások megfelelnek a 2009/12/EK irányelv azon rendelkezéseinek, amelyek felhatalmazzák a tagállamokat arra, hogy általános és közérdekű okokból előírják a repülőtéri díjak módosítását. Franciaország ebből arra következtet, hogy a repülőtér-üzemeltető nem köteles úgy eljárni, mint egy körültekintő piaccgazdasági szereplő, amikor ilyen díjszabási módosítást vezet be. Franciaország hangsúlyozza, hogy a francia jogban más általános érdekű, például környezetvédelmi okon alapuló díjszabási módosítási lehetőségek is léteznek, mint a leszállási díj módosítása a repülőgép kategóriájától függően, illetve a zajártalomra figyelemmel a napszaktól függő módosítása.
- (132) Franciaország vitatja, hogy az ilyen intézkedések indulási támogatásoknak minősülnek, és előadja, hogy azok a közérdek egyes olyan összetevőinek (a környezeti károk kompenzálása, a terület összekapcsolhatóságának javítása) internalizálását célozzák, amelyeket egyébként nem vennének figyelembe a díjak mértékénél.
- (133) Franciaország előadja, hogy egy olyan üzleti terv, amely azt bizonyítja, hogy az elfogadott módosítások nem jövedelmezőek, mindazonáltal nem jelenti azt, hogy az üzemeltetőnek le kell azokról mondania, mivel ez az üzleti terv nem veszi figyelembe az intézkedések által kiváltott externáliákat, mint a szennyezés- vagy zajártalom-kibocsátás kapcsán elért csökkentést, illetve a területek összekapcsolhatóságának javítását és fokozott forgalmát. Franciaország szerint ezen externáliák pénzügyi síkú értékelésének nehézségei vezettek ahhoz, hogy ezek az ösztönző intézkedések a 2009/12/EK irányelv keretében elkülönült hipotézis tárgyát képezik.

- (134) Franciaország vitatja a Bizottság által követett, a piaczgazdasági szereplő teszt alkalmazásában álló módszertani megközelítést, amely nem megfelelő olyan intézkedések elemzésére, amelyek tárgya a közérdek kiterjesztése a pozitív externáliákra.
- (135) Franciaország előadja, hogy a Bizottság eljárás megindításáról szóló határozatának (124) preambulumbekkezdésében szereplő információk tévesek. Az ismertetett díjmértékek az utasonkénti leszállási díj változó részét rögzítik. Valójában a leszállási díj változó részét a repülőgép-tonna, nem pedig az utasok száma alapján számítják ki.
- (136) Másodlagosan Franciaország előadja, hogy az új útvonal kialakításával kapcsolatos díjszabási módosítások gazdaságilag jövedelmezőek a Marseille Provence repülőtér számára. Franciaország válaszában előterjesztett egy a nyújtott intézkedések jövedelmezőségéről utólag készített tanulmányt. Franciaország szerint a 2008. év üzleti bevételei alapján készített számítások azt bizonyítják, hogy az mp1 és mp2 terminálokat használt repülőgéptípusokkal üzemeltetett útvonal esetében nyújtott átlagos csökkentés alacsonyabb, mint az egyes terminálokhoz rendelt bevételek által elért bevételek, és az utasonként [...] * EUR nettó eredményt jelent az mp1 terminál és [...] * EUR nettó eredményt az mp2 terminál esetében. Franciaország előadja, hogy az ezen intézkedés által eredményezett forgalom 83 %-a legalább három évig fennáll, ami további előnyt jelent. Franciaország kifejti, hogy a Cooéco által 2004. december 6-án megszavazott módosítások jövedelmezőségére vonatkozó új tanulmányt készítettek a 2005. szeptemberi, 2006. májusban aktualizált üzleti terv alapján, az mp2 terminál esetében egy 67 tonnás B737 repülőgépet, az mp1 terminál esetében pedig egy A319 repülőgépet véve alapul. Két forgalmi feltevést tanulmányoztak: az elsőnél a forgalom növekedése a módosítások harmadik évétől csak a meglévő útvonalakon a gyakoriságok növekedését érinti, míg a másodiknál a forgalommnövekedés kizárólag az új útvonalakra vonatkozik. Az első feltevés eredményeként [...] * % üzleti értékre vetített nettó eredmény, és [...] * EUR nettó jelenérték állna elő, míg a második esetében [...] * % üzleti értékre vetített nettó eredmény, és [...] * EUR nettó jelenérték.
- (137) Franciaország előadja, hogy a módosítások nem jelentettek hátrányos megkülönböztetést, és minden olyan társaságra vonatkoztak, amely igazolta az alkalmazhatósági feltételek fennállását. Franciaország vitatja tehát azt, hogy teljesült az állami támogatásnak minősítés kapcsán az intézkedés szelektivitásának kritériuma.
- (138) Franciaország emlékeztet arra, hogy a manchesteri repülőtérre vonatkozó ⁽²⁵⁾, a Charleroi-határozatában ⁽²⁶⁾ hivatkozott határozatában a Bizottság elismerte, hogy a leszállási díjak csökkentése korlátozott időtartamú intézkedésnek minősült, és az egy olyan rendszerbe illeszkedett, amely a Manchesterből induló új útvonalat indító valamennyi légitársaság számára nyitva állt, így az kizárta a verseny bármilyen torzítását és nem tartozott az EUMSZ 107. cikk hatálya alá. Franciaország ebből arra következtet, hogy egy valamennyi légitársaság számára nyitva álló és korlátozott időtartamra biztosított szabályozás kívül esik az EUMSZ 107. cikk hatályán.
- (139) Franciaország bemutatja a 2009. február 15-től július 31-ig hatályos díjszabási módosítást, és rámutat, hogy azt 24 társaság vette igénybe. Emlékeztet arra, hogy a szabályozást a Tribunal administratif de Marseille 2009. június 30-i ítéletében megsemmisítette, azzal az indokkal, hogy a módosítás terjedelme túl nagy volt, és azt 2010. február 1-jétől egy olyan mechanizmus váltotta fel, amelyben a díjcsökkentéseket mérsékeltek, a nyújtási feltételeket pedig megerősítették. Franciaország előadja, hogy a manchesteri határozatban rögzített feltételek mindkét végrehajtott díjszabás-módosítási szabályozás esetében teljesültek, így a szóban forgó módosítások nem tartoznak az EUMSZ 107. cikk által fedett körbe. Franciaország szerint tehát a Bizottság eljárást megindító határozatában tévesen vizsgálja a szóban forgó módosításokat a körültekintő piaczgazdasági szereplő elvére figyelemmel.

3.6. AZ ÉJSZAKAI PARKOLÁSI DÍJ CSÖKKENTÉSEI

- (140) Franciaország előadja, hogy e csökkentést általános érdekből vezették be, az új útvonalakra vonatkozó csökkentéshez hasonlóan. Az éjszakai parkolási díj módosítása lehetővé teszi a Marseille Provence repülőtér számára, hogy növelje a járatforgalmat a nap elején és végén, ami lehetővé teszi az infrastruktúrák használatának optimalizását. Franciaország hangsúlyozza, hogy ezen intézkedés hatása a parkolási díj forgalmának [...] * %-ára korlátozódik, az új útvonalak kialakítása miatti módosításokon kívül.
- (141) Franciaország emlékeztet arra, hogy úgy ítéli meg, hogy az általános érdekű módosításokat nem lehet szigorúan a jövedelmezőségük szempontjából megítélni. Másodlagosan rámutat ugyanakkor, hogy a körültekintő piaczgazdasági szereplő elvének tiszteletben tartása a jelen ügyben beigazolódott, a 2004. évi, könyvelőcég által elkészített „az éjszakai parkolás által eredményezett többletköltségek meghatározása” című tanulmány alapján. A díjszabás

⁽²⁵⁾ 1999. június 14-i manchesteri repülőtér határozat, NN 109/98.

⁽²⁶⁾ A Bizottság 2004. február 12-i 2004/393/EK határozata a vallon régió által a charleroi-i repülőtér számára nyújtott előnyökről (HL L 137., 2004.4.30., 1. o.).

[illegible]

- (142) A 2008. pénzügyi év beszámolója alapján készített tanulmány szerint az éjszakai parkolási díj változó költségei repülőgépenként és éjszakánként [...] EUR-t jelentettek, míg a 2004. évi becslés [...] EUR volt. Egy olyan B737-800 esetében, amelynek telítettsége 80 %, e költségek utasonként [...] EUR-t tesznek ki, míg egy 70 %-os telítettségű A319 esetében utasonként [...] EUR-t. Márpedig a 2009. február 18-i Cocoéco során ismertetett elszámolások szerint a kereskedelmi és parkolási tevékenységek az mp1 terminál utasforgalmi költségek [100 % és 150 % közötti] fedezését tették lehetővé, ami utasonként [...] EUR nettó haszonkulcsot jelent, az mp2 terminál utasforgalmi költségeinek pedig [100 % és 150 % közötti] fedezését, ami utasonként [...] EUR nettó haszonkulcsot jelent. E nettó haszonkulcsok nagyrészt fedezték az éjszakai parkolással kapcsolatos többlet-költségeket.
- (143) Franciaország végül arra hivatkozik, hogy a Bizottság nem fogalmazott meg kifogást a repülőtéri díjak charleroi-i repülőtéren megszervezett rendszerével kapcsolatban.

3.7. A MARKETINGTEVÉKENYSÉGEK FINANSZÍROZÁSA

- (144) A CCIMP 2005. november 21-i határozata által bevezetett, és az egyetlen [300 000 EUR-nál alacsonyabb összegű], a BMI Baby részére teljesített kifizetést eredményező támogatási rendszer kapcsán Franciaország 2010. december 28-i beadványában utal arra, hogy ez az összeg, amennyiben állami támogatásnak minősíthető, mindenféleképpen az 1998/2006/EK bizottsági rendelet ⁽²⁷⁾ (a *de minimis* rendelet) hatálya alá tartozik. A teljesség kedvéért kiemeli, hogy e társaság eladásának bejelentését követően lehetséges, hogy a CCIMP nem lesz képes beszerezni az egyéb európai repülőtereknek nyújtott támogatásokra vonatkozó nyilatkozatot.

3.8. AZ AMS-SZEL KÖTÖTT REKLÁMFELÜLET-VÁSÁRLÁSI SZERZŐDÉS

- (145) Az AMS-szel 2006. május 19-én kötött reklámfelület-vásárlási szerződést illetően Franciaország előadja, hogy e szerződés odaítélése a közbeszerzésekre vonatkozó szabályozásnak megfelelően az egyetlen szolgáltató létezése miatt hirdetmény közzététele nélküli eljárással történt.
- (146) Franciaország emlékeztet arra, hogy a promóciós politika közvetlen hatással van a repülőtéri infrastruktúra jövedelmezőségére, a repülőtéri díj és a repülésen kívüli díj által eredményezett bevételek következtében. Rámutat, hogy a légitársaságok által végzett reklámtevékenység nem elegendő, és hangsúlyozza, hogy 2006-ban az AMS volt az egyetlen olyan szolgáltató, amely egyszerre kínálta a Ryanair társaság – vagyis az új mp2 terminálon repülőgép-bázis kialakítását egyedül vállaló légitársaság – jegyeinek egyedüli és kizárólagos forgalmazási rendszerét, az internetfelhasználók olyan széles közösségét, amelyet a promóciós politika megcélzott és a Provence cél felé irányuló repülőjegyek vásárlásához igazított marketingszolgáltatásokat.
- (147) Franciaország előadja, hogy a CCIMP körütekintő piaccgazdasági szereplőként járt el, amikor szerződést kötött az AMS-szel, így az nem tartalmaz semmilyen támogatást.
- (148) Franciaország először úgy ítéli meg, hogy a kikötött ár megfelel a piaci gyakorlatnak, figyelemmel többek között a viamichelin.com honlap alapján végzett előzetes összehasonlító kutatás eredményeire. Franciaország tehát vitatja, hogy az AMS részéről a marketingszolgáltatások nyújtására kedvezményes feltételek mellett került sor, és emlékeztet arra, hogy az Európai Bizottság az ostendei repülőtérre vonatkozó határozatában ⁽²⁸⁾ elismerte, hogy az utazásszervező katalógusa révén megvalósuló promóciós program nem minősül állami támogatásnak.
- (149) Ezenfelül Franciaország előadja, hogy az AMS-szel kötött marketingszolgáltatási szerződés jövedelmező beruházást jelent a Marseille Provence repülőtér számára, konkrétan az mp2 terminál fejlesztése szempontjából. Franciaország rámutat, hogy a szerződés részletszabályait a Ryanair által a szerződés megkötését megelőzően készített, és állításai alátámasztása érdekében benyújtott, az egy járat által eredményezett pénzügyi haszonkulcsok jövedelmezőségére vonatkozó tanulmány alapján határozták meg. E tanulmányból kitűnik, hogy a szerződéses mechanizmus jövedelmezőségét az üzemeltetés 4. évétől érték el, a reklámot követően járatonként [...] EUR haszonkulccsal. Franciaország hangsúlyozza, hogy ugyanezen tanulmányból kitűnik, hogy az új

⁽²⁷⁾ A Bizottság 2006. december 15-i 1998/2006/EK rendelete a Szerződés 87. és 88. cikkének a *de minimis* támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 379., 2006.12.28., 5. o.).

⁽²⁸⁾ A Bizottság 1998. január 21-i 98/337/EK határozata a flamand régió által az Air Belgium légitársaság és a Sunair utazásszervező részére az ostendei repülőtér használatá céljából nyújtott állami támogatásokról (HL L 148., 1998.5.19., 36. o.).

útvonalak kialakítását célzó módosítások, és a kizárólag a Ryanair-járatokat érintő AMS-szerződés együttes hatása által a 2007–2021 időszakban eredményezett jövedelmezőség az ágazat jövedelmezőségi normájába eső átlagos haszonkulcsot ([...]* %) biztosít – ezt az Európai Bizottság a pozsonyi repülőtérre vonatkozó határozatában ⁽²⁹⁾ 7,31 %-ra tette.

- (150) Az elért forgalmi adatok és a Mazars iroda által auditált költségek alapján újraaktualizált jövedelmezőségi szimulációban a 3. évtől jelenik meg nyereséges haszonkulcs, járatonként [...]* EUR.
- (151) Franciaország emlékeztet arra, hogy az AMS-szel kötött szerződéshez kapcsolódó költségeket figyelembe vették a 2006. májusban aktualizált 2005. szeptemberi üzleti tervben, amely az mp2 terminál esetében [7,5 %-nál nagyobb] összesített jövedelmezőséget állapít meg a 2005–2021 időszak vonatkozásába. A 2006. évi díjmértékek alapján az AMS-szerződés forgalmára vetített nettó eredmény a Ryanair forgalmához képest [7,5 %-nál nagyobb], a nettó jelenérték pedig [...]* millió EUR.
- (152) Franciaország azt is előadja, hogy figyelemmel a repüléssel összefüggő díjakból, a repülésen kívüli bevételekből és a repülőtéri illetékből, illetve más terhekből származó jövedelemre, az induló utasonkénti haszonkulcs a szerződés aláírását megelőzően ⁽³⁰⁾ [...]* EUR volt. Mivel a marketingintézkedések (így többek között az AMS) átlagos becsült összege ekkor induló utasonként [...]* EUR volt, a marketingköltségek nettó haszonkulcsa utasonként [...]* EUR. Ekképpen Franciaország szerint azt kell megállapítani, hogy az mp2 terminálon minden utas pénzügyi hasznot jelentett a repülőtér számára.
- (153) Ily módon a repülőtér 2006 és 2012 között utasonként [...]* EUR és utasonként [...]* EUR közötti átlagos utasonkénti számlázási arányt tudott elérni, ami 7 éves átlagban, kissé elmaradva a várakozásoktól, a még elégséges utasonkénti [...]* EUR összegnek felelt meg.
- (154) Franciaország ehhez hozzáteszi, hogy az AMS-szel kötött szerződés különböző kötelezettségvállalásokat érintett a Ryanair társaság részéről a Marseille Provence repülőtérén bázissal rendelkező repülőgépek számát, a napi gyakoriságok számát és az éves utasszámot illetően.
- (155) Ekképpen, az AMS-szerződés Ryanair-utasonkénti költségeinek halmozódása a Ryanair utasok többletköltségével [...]* EUR összköltséget jelent, ami a Ryanair jelenlétéhez kapcsolódó többlet haszonkulcsot az AMS-szerződéshez kapcsolódó költségek kielégítő szinten, utasonként [...]* EUR összegben való figyelembevétele mellett alapozza meg.
- (156) Végül, Franciaország előadja, hogy a Tribunal Administratif de Marseille ideiglenes intézkedésről határozó bírása a 2009. október 20-i végzésben már megállapította, hogy az AMS-szel kötött szerződésben előírt éves, az utóbbi által nyújtandó szolgáltatásokra elszámolt, és az elvégzett promóciós tevékenység által elért közönség méretének megfelelő összegek nem céltalanok, és azokhoz megfelelő ellenszolgáltatás csatlakozik.

3.9. AZ MP2 TERMINÁL ÜZLETI TERVE, ÉS A KÖRÜLTEKINTŐ PIACGAZDASÁGI SZEREPLŐ ELVÉNEK ALKALMAZÁSA

- (157) A francia állam kifejti, hogy a körültekintő piacgazdasági szereplő kritériuma teljesül, amennyiben a repülőtér által megvalósított politika pozitív pénzügyi hatásokat eredményez a repülőtér-üzemeltetést illetően. E tekintetben az elemzést a több éves üzleti tervek alapján egyes olyan kritériumokra figyelemmel kell elvégezni, mint a nettó jelenérték és a belső megtérülési ráta, amelyekhez az érzékenységelemzés csatlakozik. E tekintetben két elv húzódik meg a repülőtérén végzett beruházások elemzése mögött: a pénzeszközök „valódi” áramlásának figyelembevétele, valamint az idő értéke, e pénzeszköz-áramlások aktualizálása révén.
- (158) Franciaország úgy ítéli meg, hogy az mp2 terminál létrehozása többek között az alábbi következményekkel járt:
- egyes költségek megoszlása a két terminál között, ezáltal csökkentve a fő terminálok költségeit,
 - egyes olyan beruházások megvalósításának eltolása, amelyek költsége kihat a belső megtérülési rátára, így az Európa check-in zóna, valamint az Európa/Nemzetközi beszállócsarnok megépítése.

⁽²⁹⁾ A Bizottság 2010. január 27-i 2011/60/EU határozata a C-12/08 (ex NN 74/07) számú állami támogatásról – Szlovákia – Megállapodás a pozsonyi repülőtér (Bratislava Airport) és a Ryanair között (HL L 27., 2011.2.1., 24. o.).

⁽³⁰⁾ Repülőtéri Tanács, 2005. november 15.

- (159) A költségek megosztása és egyes, az mp2 terminál által eredményezett beruházások megvalósításának elhalasztása kihat az utóbbi vonatkozásában elfogadandó díjszabási szintre, valamint a belső megtérülési ráta számításába épített forgalomra.
- (160) Ennélfogva Franciaország úgy ítéli meg, hogy a repülőtér által elfogadott megközelítés megfelel annak, amelyet egy magánszereplő választott volna. Tényszerűen tévesnek tekinti a PwC által készített elemzést, mivel az azt kifogásolja, hogy Franciaország nem dolgozott ki „az mp2 saját feltevéseire épített” üzleti tervet – e kifejezés értelmét az említett iroda nem határozza meg. Franciaország e tekintetben emlékeztet arra, hogy a költségek különböző terminálok különböző használói közötti megosztására vonatkozó kérdések a repülőtér differenciált díjszabását érintő elemzés körébe tartoznak, nem pedig az új terminált érintő projekt jövedelmezőségéről szóló tanulmányhoz.

4. AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI

4.1. AIR FRANCE

4.1.1. A CCIMP RÉSZÉRE NYÚJTOTT BERUHÁZÁSI TÁMOGATÁSOK

- (161) Az Air France előadja, hogy bár a repülőtér infrastruktúráinak korszerűsítése céljából nyújtott támogatások a Marseille-Provence repülőtéren jelenlevő valamennyi légitársaság számára hasznosak voltak, a konkrétan az mp2 terminált célzó beruházási támogatások alkalmasak arra, hogy versenytorzulást alakítsanak ki a mindkét terminált használó légitársaságok között.
- (162) Az Air France vitatja a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban rögzített értékelést, amely szerint az mp2 terminál egyenlő bánásmódot biztosít és nem jelent hátrányos megkülönböztetést. A CCIMP azon döntése folytán, hogy a terminált a „pontból pontba” típusú forgalom számára tartja fenn, a nemzetközi járatokat is üzemeltető és többek között átszálló utasokat is szállító Air France kénytelen volt megosztani marseille-i indulású működését a két terminál között, aminek eredményeként az Air France felhagyott az mp2 terminál használatával. Az Air France szerint az mp2 terminál 2006. októbertől kezdődő megnyitása a Ryanair által üzemeltetett nemzetközi járatok előtt bizonyítja az ezen légitársaság számára CCIMP részéről biztosított kedvezményes bánásmódot. Ezenfelül az Air France emlékeztet arra, hogy az mp2 terminál csak 200 férőhelyesnél kisebb repülőgépek számára nyújtott szolgáltatásokat, ami kizárta az Airbus 321 típusú gépeket, valamint, hogy az Air Méditerranée társaság keresetet indított a tribunal Administratif de Marseille előtt annak érdekében, hogy az mondja ki az mp2 terminál igénybevételi szabályzata e kikötésének önkényességét és hátrányosan megkülönböztető jellegét.
- (163) Az Air France előadja, hogy az mp2 terminál CCIMP által eredetileg előírt támogathatósági feltételeinek láthatóan kizárólag annak biztosítása volt a célja, hogy az Air France ne tarthasson igényt az új terminál használatára, holott a repülőtér gazdasági egyensúlya bizonyosan nem lett volna biztosítva abban az esetben, ha az Air France áthelyezhette volna teljes tevékenységét az mp2 terminálra, ahol a díjazás szintje jelentősen alacsonyabb volt.

4.1.2. A CCIMP RÉSZÉRE NYÚJTOTT MŰKÖDÉSI TÁMOGATÁSOK

- (164) Az Air France előadja, hogy lehetséges, hogy az állam számára beszédett, de a repülőtér-üzemeltető részére teljes egészében visszatérített repülőtéri illeték szintje nem felel meg a repülőtér által a közhatalmi hatáskörök körébe tartozó intézkedések finanszírozása érdekében ténylegesen viselt költségeknek, és így a Marseille-Provence repülőtér működéséhez nyújtott támogatásnak minősülhet.

4.1.3. A MARSEILLE PROVENCE REPÜLŐTÉR ÁLTAL EGYES LÉGITÁRSASÁGOK RÉSZÉRE NYÚJTOTT TÁMOGATÁSOK

4.1.3.1. *Az utasforgalmi díjak csökkentése a belföldi járatoknál*

- (165) Az Air France nem vitatja a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő azon megállapítást, amely szerint a fapados terminál kialakítása megfelelhet a piaci igényeknek. Az Air France ugyanakkor emlékeztet arra, hogy a repülőtér üzemeltetőjének kell meggyőződnie e projekt jövedelmezőségéről.
- (166) Az Air France vitatja a Bizottság azon állítását, amely szerint megszokott egy magán repülőtér-üzemeltető esetében, ha magasabb díjakat próbál elérni azon légitársaságok utasforgalma után, amelyek olyan kényelmesebb szolgáltatások nyújtása mellett döntenek, amelyek fogyasztóira jellemző a magasabb „fizetési készség”. Az Air

France előadja, hogy nem járult hozzá a terminálon nyújtott, „kényelmesnek” minősített szolgáltatás szintjének meghatározásához, és emlékeztet arra, hogy a repülőtér-üzemeltetők által az új, fapados légitársaságoknak szánt új terminálhoz való hozzáférés kapcsán alkalmazott feltételek hátrányosan megkülönböztető jellege kapcsán fogalmaz meg kérdéseket. Az Air France kifejti, hogy a terminálokat történelmileg használó társaságok gyakran e terminálokon rekednek. Az Air France úgy ítéli meg, hogy a repülőtérén monopolhelyzetben lévő repülőtér-üzemeltetők visszaélészerűen emelhetik díjaikat e foglyul ejtett ügyfélkörrel szemben, annak érdekében, hogy vonzó díjakat tudjanak kínálni a fapados terminálokat használó ügyfeleknek, amelyek könnyen át tudják helyezni működésüket az egyik repülőtérrel a másikra.

- (167) Az Air France úgy ítéli meg, hogy a Marseille-Provence repülőtérén alkalmazott díjmértékek olyan számviteli döntésből erednek, amelynek egyetlen logikája az, hogy előnyben részesítsék az mp2 terminált használó társaságokat. Az általános költségek elosztásának módszere az Air France szerint lehetővé tette az mp2 terminálon alkalmazandó utasforgalmi díj mesterséges csökkentését. Az Air France azt szeretné, ha a Bizottság okfejtésébe beépítené azt a tény, hogy a repülőterek a légitársaságok szempontjából „alapvető infrastruktúrának” minősülnek, és ebből következően az üzemeltetőnek a nyújtott szolgáltatásnak megfelelő díjakat kell alkalmaznia (a 2009/12/EK irányelv által is előírt kötelezettség).
- (168) Az Air France hangsúlyozza, hogy tudomása szerint a CCIMP soha nem hozott olyan intézkedést, amely az mp2 terminálon alkalmazott utasforgalmi díjmértékek visszamenőleges újraértékelése alapján fizetendő díjkiegészítések visszatéríttetésére irányult. Az Air France rámutat, hogy bár a 2009. július 28-i végzést követően az ideiglenes intézkedés tárgyában eljáró Conseil d'État 20 %-os mértékben felfüggesztette az mp1 repülőtérén alkalmazott utasforgalmi díjat, a CCIMP mindazonáltal nem emelte meg az mp2 terminálon hatályos utasforgalmi díj összegét. Az Air France emlékeztet arra, hogy mivel a Conseil d'État nem semmisítette meg az mp1 terminálon alkalmazandó díjakat (2011. június 27-i határozat), az ideiglenes intézkedést elrendelő végzésen alapuló teljes 20 %-ot végül a CCIMP részére fizették meg.
- (169) Az Air France rámutat, hogy a Bizottság egy korábbi határozatában ⁽³¹⁾ megállapította, hogy fennáll a közös piaccal összeegyeztethetetlen támogatási szabályozás a repülőtéri díjak olyan rendszere kapcsán, amely a járat célállomása szerint differenciált (belföldi/nemzetközi). Az Air France emlékeztet arra, hogy mivel Franciaország e rendszert kizáró intézkedéseket fogadott el, a Bizottság nem kívánt megfelelő kiegészítő intézkedéseket hozni. Az Air France ebből azt a következtetést vonja le, hogy a Bizottság korábbi határozata okafogyottá tesz minden e szabályozással kapcsolatos új vizsgálatot.

4.1.3.2. Az új útvonalak megnyitásával kapcsolatos díjak

- (170) Bár az Air France egyetért abban, hogy minden repülőtérnek ilyen lépéseket kell tennie, a légitársaság mindazonáltal emlékeztet arra, hogy a repülőtérnek kell bizonyítania, hogy a körültekintő piacgazdasági szereplő kritériumának megfelelően járt el. Ennek kapcsán azt kell bizonyítania, hogy az intézkedés lejártakor biztosítja a befektetés megtérülését. A célnak tehát a saját bevételek növelésének kell lennie, nem pedig a régió turisztikai látogatottsága növelésének.
- (171) Az Air France ehhez hozzáteszi, hogy az ilyen intézkedésnek ahhoz, hogy elfogadható legyen, átláthatónak, hátrányos megkülönböztetéstől mentesnek, degresszív jellegűnek és időben korlátozottnak kell lennie, annak érdekében, hogy ne minősüljön az abban részesülő légi fuvarozó működési költségei állami finanszírozásának.

4.2. RYANAIR

4.2.1. A CCIMP RÉSZÉRE NYÚJTOTT BERUHÁZÁSI TÁMOGATÁSOK

- (172) A Ryanair előadja, hogy az mp2 terminál építésére nyújtott beruházási támogatások a körültekintő piacgazdasági szereplő magatartásának körébe tartoznak.
- (173) A Ryanair szerint a Bizottság elemzésének figyelembe kell vennie az mp2 terminál által eredményezett repülésen kívüli bevételeket, amelyek alapja a járműbérlet, a parkoló használati díja, az azon utasok részére való értékesítésből eredő kiegészítő üzleti bevételek, akik adott esetben betérhetnek az mp2 termináltól gyalog kevesebb, mint egy percre található főterminál üzleteibe. A Ryanair ebből arra a következtetésre jut, hogy az mp2 terminál utasai által eredményezett repülésen kívüli bevételek jelentősen hozzájárulnak a főterminál jövedelmezőségéhez.

⁽³¹⁾ A Bizottság 2009. január 28-i határozata, E4/2007. sz. állami támogatás, C(2009) 184 végleges.

- (174) A repülőtér bezárása, amely kiegészítő költségekkel járt volna (engedélyezési, szennyezés-mentesítési költségek, a már elvégzett beruházások alternatív költségei), miközben a repülőtér eladási ára alacsony, sőt negatív lehetett, nem volt gazdaságilag releváns alternatíva 2006-ban.
- (175) A repülőtér által követett stratégia, amely hozzájárult a forgalom és a bevételek növekedéséhez, valamint a repülőtér kihasználatlan kapacitásának csökkentéséhez, hozzájárult forgalmi értéke növeléséhez. A Ryanair kifejti, hogy az mp2 terminállal kapcsolatos eszközök, és az elvégzett beruházások a PwC által hivatkozott érveléssel ellentétben eladás esetén értéket jelenthetnek.

4.2.2. AZ UTASFORGALMI DÍJAK MEGÁLLAPÍTÁSA AZ MP2 TERMINÁLON

- (176) A Ryanair előadja, hogy az mp2 terminálon alkalmazandó utasforgalmi díjat megállapító határozat nem tulajdonítható az államnak, a Stardust Marine ügyben hozott ítéletben⁽³²⁾ kialakított ítélkezési gyakorlatban egyértelművé tett kritériumoknak megfelelően. A Ryanair hangsúlyozza, hogy a CCI-ket a francia jogszabályok a közjogi személyek olyan sajátos típusának tekintik, amelyekre az állam alá rendeltség hiánya jellemző⁽³³⁾. A Ryanair vitatja tehát a Bizottság hozzáállását, amely pusztán feltételezi a szóban forgó intézkedés államnak tulajdoníthatóságát azon tény alapján, hogy a CCIMP állami felügyelet alatt áll, és emlékeztet arra, hogy a Bizottságnak minden egyes esetben meg kell vizsgálnia azokat a sajátos körülményeket, amelyek megalapozhatják az intézkedés államnak tulajdoníthatóságát.
- (177) A Ryanair ehhez hozzáteszi, hogy a CCIMP esetében Franciaország nem lehetett kezdeményezője, illetve nem járt el oly módon, amellyel arra ösztönözte a repülőtér, hogy elfogadja a vitatott intézkedéseket. A Ryanair előadja, hogy ezzel ellentétben a DGAC ismételt elutasította a CCIMP által elfogadott díjmértékeket⁽³⁴⁾.
- (178) Másodlagosan a Ryanair előadja, hogy az mp2 terminálon az utasforgalmi díjak megállapítása megfelel a körültekintő piaczgazdasági szereplő tesztnek. A Ryanair előadja, hogy elemzésében a Bizottság több okból nem alkalmazta helyesen, a Bíróság követelményeinek megfelelően⁽³⁵⁾ a körültekintő piaczgazdasági szereplő tesztjét.
- (179) Először, a Bizottság elsődlegesen elmulasztotta összehasonlítani a Marseille Provence repülőtérén alkalmazandó díjakat a piaci árral. A Ryanair benyújtott egy tanulmányt, amely szerint a repülőtéri szolgáltatások piaci ára az Európa egészében található hasonló magánrepülőtereken fizetett árakkal való összehasonlítás alapján állapítható meg. A társaság a lutoni, eastern midlands-i, prestwicki és liverpooli repülőterekkel való összehasonlítást használja. Állítása szerint e repülőtereket állami támogatások és költségvetési hozzájárulások nélkül üzemeltetik, továbbá az általa ott fizetett árak átlagosan háromszor alacsonyabbak, mint a Marseille Provence repülőtér árai. A Ryanair ebből arra következtet, hogy az általa a Marseille Provence repülőtérén a repülőtéri szolgáltatásokért fizetett ár nem alacsonyabb ezen szolgáltatások piaci áránál, valamint, hogy ily módon a fizetett ár nem tartalmaz állami támogatási elemeket.
- (180) Másodszor, a Bizottság számításaiba beépítette a vissza nem térülő költségeket, ahelyett, hogy értékelését csak a határköltségekre alapította volna. A Ryanair e tekintetben emlékeztet arra, hogy a Marseille Provence repülőtér 1922-ben építették, és azt a légiközlekedés liberalizálása előtt többek között az állam által közszolgáltatás formájában finanszírozott regionális közlekedés céljára, illetve az erdőtüzek ellen gépek bázisaként használták. A Ryanair ehhez hozzáteszi, hogy annak érdekében, hogy kezelje a rögzített forgalom 2001 és 2003 közötti visszaesését, a repülőtér a fapados társaságok előtti megnyílásra irányuló stratégiát követett, kialakítva egy kifejezetten az e társaságok használatát szolgáló terminált. A Ryanair emlékeztet arra, hogy több éven keresztül ő jelentette a forgalom több, mint 40 %-át a repülőtérén. A Ryanair előadja, hogy a regionális repülőterek alacsony vonzerőt jelentenek a légitársaságok számára, amelyek már csak azért is jogosan várnak a repülőterekkel folytatott tárgyalásoktól alacsony díjmértékeket, mivel jelentős mennyiségű utast hoznak a repülőtérre. A Ryanair emlékeztet arra, hogy a Bizottság a támogatás fennállásának megállapítása érdekében azt a helyzetet köteles figyelembe venni, amely az intézkedés kedvezményezett számára történő biztosítása időpontjában állt fenn. A Ryanair előadja, hogy a jelen ügyben abban az időpontban, amikor elkezdte működését a Marseille Provence repülőtérén, figyelemmel az általa a szállított utasok számára vonatkozóan vállalt szerződéses kötelezettségekre, a repülőtér üzemeltetője megalapozottan várhatta a forgalom jelentős növekedését a Ryanair repülőtéri jelenlétének köszönhetően. A Ryanair előadja, hogy a túlkapacitással rendelkező kis regionális repülőtereken fennálló gazdasági helyzet eltér a Bíróság által a Charleroi-ügyben hozott ítéletben elemzettől, így úgy kell

⁽³²⁾ A Bíróság C-482/99. sz. Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 16-án hozott ítélete (EBHT 2002., I-4397. o.).

⁽³³⁾ A Ryanair ezen érv alátámasztása érdekében a Conseil d'État 1992. június 16-i 351 654. sz. ítéletére hivatkozik.

⁽³⁴⁾ A Ryanair e tekintetben az eljárás megindításáról szóló határozat azon pontjaira hivatkozik, amelyek a visszamenőleges díjmértékek alkalmazásából eredő visszatérítések CCIMP általi be nem szedésére, Franciaország ismételt, a belföldi járatok esetében a csökkentett díjak megszüntetésére irányuló felhívásaira, valamint a CCIMP részére egy Franciaország előzetes engedélye nélkül bevezetett marketing-támogatásra vonatkoznak.

⁽³⁵⁾ A Ryanair a Törvényszék T-196/04. sz. Ryanair kontra Bizottság ügyben 2008. december 17-én hozott ítéletére utal.

tekinteni, hogy ahhoz, hogy a költségelemzést alkalmazni lehessen rájuk, azt adaptálni kell. A kizárólag a Ryanairrel kötött szerződésekhez kapcsolódó határkölségek és határhasznok figyelembevétele a körültekintő piaczgazdasági szereplő magatartását tükrözné. A Ryanair hozzáteszi, hogy a Ryanair megérkezése előtt végzett beruházásokhoz és a fix működési költségekhez kapcsolódó költségeket nem szabad figyelembe venni. A Ryanair rámutat továbbá arra, hogy a repülőtér általában vett nyereségessége vagy veszteségessége nem releváns a légitársaság számára nyújtott támogatás fennállása szempontjából.

- (181) A Ryanair előadta, hogy a Bizottság által a körültekintő piaczgazdasági szereplő teszt alapján végzett költségelemzés hibás, mivel nem veszi figyelembe az mp2 terminálon nyújtott szolgáltatás szintjét, amely alacsonyabb, mint a hagyományos társaságok részére nyújtott szolgáltatás, és így a hatályos díjazási szintnek felel meg. A Ryanair előadja, hogy az mp2 terminál csak alapszintű infrastruktúrát nyújt ⁽³⁶⁾, és jóval kisebb utasonkénti felületet kínál, mint a főterminál (1,66 m² és 6,06 m²). A Ryanair szerint a fapados légitársaságoknak nem kellene megfizetniük az azon szolgáltatásoknak megfelelő költségeket, amelyeket nem használnak, vagy amelyeket kisebb mértékben vesznek igénybe, mint a hagyományos társaságok ⁽³⁷⁾. A Ryanair emlékeztet arra, hogy poggyász-költséget alkalmaz, amelynek célja, hogy arra ösztönözze utasait, hogy ne regisztráljanak csomagokat, és ennek eredményeként a Ryanair utasainak csak 1/3-a regisztrálja csomagjait. Ezenfelül, a Ryanair utasai maguk regisztrálják csomagjaikat a check-in pontoktól az ellenőrzési pontig, ezáltal feleslegessé téve a repülőtéri infrastruktúrát. Összehasonlításként a Ryanair kiemeli, hogy az Air France intenzívebben veszi igénybe a csomagok repülőtéri átvételéhez kapcsolódó földi kiszolgálási szolgáltatásokat.
- (182) A Ryanair előadja, hogy a Marseille Provence repülőtéren található legnagyobb gépeket üzemelteti, aminek eredményeként a repülőtér elkerüli a kis gépek üzemeltetése által az utasok számához viszonyított alternatív költségeket. A Ryanair hangsúlyozza, hogy 25 perces rotációk alapján működik, míg az Air France-hoz hasonló hagyományos társaságok 45 és 60 perc közötti rotációval rendelkeznek. Márpedig a csökkentett rotációs idő lehetővé teszi a földi felületek repülőgépek és utasok általi használati idejének korlátozását. A Ryanair emlékeztet arra, hogy az mp2 terminál használati feltételei egyebekben a C típusú, potenciálisan 200 férőhelyig terjedő és csökkentett rotációs idejű repülőgépek használatának követelményén alapulnak.
- (183) Végül a Ryanair azt kifogásolja, hogy a Bizottság határozatában nem veszi figyelembe a Ryanair repülőtéri jelenlétéhez kapcsolódó pozitív externáliákat, vagyis azt, hogy látogatottságával nő az infrastruktúra értéke, figyelemmel az e repülőtérrel először kiszolgált útvonalak üzemeltetésével járó kockázatokra. Ezenfelül, a Ryanair előadja, hogy egy légitársaság jelenléte a repülőtérén öngerjesztő hatással jár, amelynek eredményeként nő az utasok száma e repülőtérén, így ott javul a kereskedelmi és szállítási infrastruktúra is, ami tovább erősíti a repülőtér vonzerejét. A Ryanair hangsúlyozza, hogy szerződéses kötelezettséget vállalt arra, hogy bizonyos számú utast a marseille-i repülőtérre szállít, ezáltal hozzájárulva az ilyen externáliák létrejöttéhez, ahogy azt bizonyítja egyrészt a forgalom növekedése a repülőtérén és különösen az mp2 terminálon, másrészt pedig az e repülőtérrel működő légitársaságok számának növekedése. A Ryanair ezenkívül hangsúlyozza, hogy az ilyen típusú kötelezettségvállalás eredményeként a légitársaságra terhelik az útvonal üzemeltetésével kapcsolatos valamennyi kockázatot, és az indokoltá teszi, hogy a repülőtér alacsonyabb megtérülési rátát fogadjon el beruházásával kapcsolatban, mint amelyek ilyen kötelezettségvállalások hiányában igényelne.
- (184) A Ryanair arra ösztönzi a Bizottságot, hogy elemzésében fogadja el a „közös kassza” megközelítést, amelynek eredményeként egyben veszik figyelembe a repüléssel kapcsolatos bevételeket és a valamely légitársaság repülőtéri jelenléte által eredményezett kereskedelmi bevételeket. A Ryanair e tekintetben megjegyzi, hogy járatonként több utast szállít, mint az Air France, és hogy „pontból pontba” járatokat működtet, amelyek kapcsán úgy véli, hogy az utasok inkább generálhatnak kereskedelmi bevételeket, mint a tranzitutasok. A Ryanair végül hangsúlyozza, hogy a Marseille Provence repülőtérén való működésének megkezdése óta számos kiskereskedelmi üzlet és járműbérlettel foglalkozó társaság bontakozott ki az mp2 terminálon, valamint, hogy az e tevékenységek által eredményezett repülésen kívüli bevételek hozzájárulnak e terminál jövedelmezőségéhez.
- (185) A Ryanair végül előadja, hogy az, hogy az mp2 terminálon rögzített költségek megfelelnek a körültekintő piaczgazdasági szereplő tesztnek, azt bizonyítja, hogy nem történik meg a repülőtér-üzemeltető számára biztosított állami források redisztribúciója a Ryanair részére. Ha esetleg bizonyítást nyerne a repülőtér részére nyújtott támogatás fennállása, a Ryanair vitatja, hogy ennek alapján azt kellene megállapítani, hogy annak ő volt a végső kedvezményezettje.

⁽³⁶⁾ A Ryanair emlékeztet arra, hogy az mp2 terminál nem tartalmaz márványjellegű borítást, álmennyezetet, a beszállási kapuk feletti monitorokat, csomagszállítási eszközöket a főcsarnokig, poggyászkocsikat, várókat, információs pontokat, mozgólépcsőt és mozgószőnyeget, valamint utasfolyosókat.

⁽³⁷⁾ A Ryanair ezen állítás alátámasztása érdekében a CAA UK 2011. május 27-i, a Ryanair által a gatwicki repülőtérén hátrányosan megkülönböztető módon alkalmazott díjjal kapcsolatos határozatára hivatkozik.

- (186) A Ryanair ezt követően előadja, hogy az mp2 terminálon alkalmazott díjak semmiképpen sem szelektív jellegűek, mivel a Bizottság nem bizonyította, hogy a Ryanair kedvezőbb feltételekben részesült, mint a marseille-i repülőtéren jelenlévő egyéb társaságok. A Ryanair hangsúlyozza, hogy e következtetéshez nem elég azt megállapítani, hogy különböző díjazási szinteket alkalmaznak a különböző légitársaságok esetében, hanem a Bizottságnak figyelembe kell vennie a repülőtér által az egyes társaságok részére nyújtott szolgáltatások költségét, valamint az egyes társaságok által generált pozitív externáliákat és repülésen kívüli bevételeket. A Ryanair emlékeztet arra, hogy üzleti modellje eredményeként minden járatnál több utast szállít, mint a többi társaság, és hogy a repülőtér által az elkerült alternatív költségek tekintetében elért ezen megtakarításnak meg kell jelennie a Ryanairrel szemben alkalmazott díjmértékekben is.
- (187) A Ryanair végül előadja, hogy a belföldi járatok és a nemzetközi járatok közötti differenciált díjmértékek alkalmazása az EUMSZ 102. cikk értelmében vett visszaélészerű hátrányos megkülönböztetést jelentenek, mivel az a repülőtér döntéséből ered, figyelemmel annak domináns helyzetére az infrastruktúra rendelkezésre bocsátása terén. A Ryanair előadja, hogy az utasok részére nyújtott szolgáltatások alapvetően nem különböznek a célállomásra (belföldi, nemzeti, nemzetközi járat) tekintettel, valamint, hogy a nemzetközi utasok úti okmányainak ellenőrzése az állami hatáskörök része, így azt nem a repülőtéri díjakból kell finanszírozni. A Ryanair sajnálja, hogy Franciaország nem terjesztette ki a nemzeti járatok és a schengeni járatok közötti differenciálás kapcsán tett megállapítást a schengeni övezeten kívüli járatokra, amelyekre 56 %-kal magasabb díjat alkalmaznak a főterminálon. A Ryanair kifejti továbbá, hogy e differenciálási mechanizmus állami támogatásnak minősül. A Ryanair hangsúlyozza, hogy az Air France és a hozzá kapcsolódó társaságok többségében belföldi járatokat üzemeltetnek, és így előnyre tesznek szert a díjmértékek differenciálásának rendszere révén. Következésképpen a Ryanair azt kéri a Bizottságtól, hogy a jelen vizsgálat tárgyát képező intézkedések közé vegye be az Air France részére nyújtott, a schengeni járatok és a schengeni övezeten kívüli járatok díjazásának eltéréséből eredő előnyt, annak érdekében, hogy kártérítést tudjon igényelni a francia bíróságok előtt.
- (188) A Ryanair kiegészítő információkat terjesztett elő az AMS-t, és a Bizottság által elvégzendő elemzést illetően. A Ryanair előadja, hogy az AMS-szerződésben a támogatás fennállását a többi intézkedéstől elkülönülten kell értékelni. Ugyanakkor ha a Bizottság úgy döntene, hogy együttesen értékeli a Ryanairre vonatkozó feltételeket a repülőtéren, a Ryanair gazdasági elemzést javasol, és megállapítja, hogy ennek alapján az AMS-szerződés rövid távon nyereséges volt a repülőtér számára.

4.3. CCIMP

4.3.1. A CCIMP RÉSZÉRE NYÚJTOTT BERUHÁZÁSI TÁMOGATÁSOK

- (189) A CCIMP egyetért Franciaország azon érveivel, amelyek szerint az elévült támogatásokat, illetve a nem gazdasági tevékenységek finanszírozására nyújtott támogatásokat nem lehet állami támogatásoknak minősíteni. A 2005. évi iránymutatások hatálybalépését megelőzően nyújtott állami finanszírozások semmiképpen sem tekinthetők állami támogatásoknak az 1994. évi közlemény alapján. Másodlagosan, az állami támogatásnak minősülő támogatások összeegyeztethetők az EUMSZ szabályaival, különösen az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján. A CCIMP az iránymutatásokban előírt feltételek, többek között az arányossági és szükségességi feltételek alapján a vizsgált támogatások összeegyeztethetőségét illetően osztja Franciaország véleményét.
- (190) A CCIMP hangsúlyozza az új terminál közvetlen és közvetett gazdasági hatását a marseille-i régióban, valamint annak szerepét a központi repülőterek torlódásainak csökkentésében, az európai területi kohézióban és a repülőtéri kapacitások megerősítésében a túltelítettség kockázata elleni küzdelemben ⁽³⁸⁾.
- (191) A CCIMP úgy ítéli meg, hogy az új terminál kialakítása elengedhetetlen volt a hagyományos, gazdasági modelljüknek meg nem felelő jellemzőkkel rendelkező infrastruktúrákat ritkán igénybe vevő low cost társaságok letelepedésének lehetővé tétele érdekében. A CCIMP emlékeztet arra, hogy kizárólag a fapados terminál létrehozása tette lehetővé a low cost társaságok igényeihez való közelítést az átláthatóság és megkülönböztetésmentesség feltételeinek tiszteletben tartása mellett.

4.3.2. A CCIMP RÉSZÉRE NYÚJTOTT MŰKÖDÉSI TÁMOGATÁSOK

- (192) A CCIMP a Franciaország által előadott észrevételekhez hasonlóan kiemeli, hogy az összesen [...] millió EUR összegű pénzmozgások a repülőtér általános szolgálata részére szolgáltatások ellenében nyújtott juttatásokat érintik. Hangsúlyozza, hogy a forrásokat illetően semmilyen pénzügyi utalás nem történt a CCI részéről a Marseille Provence repülőtér felé. Emlékeztet arra, hogy a Marseille Provence repülőtér, minden más, a régióban jelen lévő vállalkozáshoz hasonlóan köteles megfizetni a kereskedelmi és iparkamarai költségekre vonatkozó adót, amelyet 2010-ben 213 553 EUR összegben teljesített.

⁽³⁸⁾ Lásd a 18. lábjegyzetet.

4.3.3. AZ UTASFORGALMI DÍJAK MEGÁLLAPÍTÁSA AZ MP2 TERMINÁLON

- (193) A CCIMP emlékeztet arra, hogy az mp2 fapados terminál egyszerűsített szolgáltatásokat nyújt, és differenciált díjmérték-kínálatot biztosít, valamint megerősíti, hogy valamennyi költséget figyelembe vettek e díjak meghatározásánál. A CCIMP ebből azt a következtetést vonja le, hogy a Marseille-Provence repülőtér hivatkozhat a körültekintő gazdasági szereplő elvére az egyes terminálokban alkalmazott differenciált díjmértékek fennállásának igazolása érdekében.
- (194) A CCIMP úgy ítéli meg, hogy az mp2 terminál jövedelmezőségi rátájának számítása érdekében alkalmazott ún. „hozzájárulós” módszer az egyetlen, amely lehetővé teszi valamely társaság egyik terminálról a másikra való átköltözésének figyelembevételét, azzal összefüggésben, hogy a méretgazdaságosság a költségek stabilitásával jár, míg azok megosztása csökkenést eredményez a főterminálon. Emlékeztet arra, hogy az mp2 terminál kialakítása azzal a következménnyel járt, hogy megosztottak egyes költségeket a két terminál között, és ennek eredményeként csökkentek a főterminálok költségei, valamint elhalasztották bizonyos beruházások megvalósítását (az Európa check-in zóna és az az Európa/Nemzetközi beszállócsarnok megépítésének elhalasztása).

4.3.4. AZ ÚJ ÚTVONALAK BEINDÍTÁSÁT ÖSZTÖNZŐ INTÉZKEDÉSEK

- (195) A CCIMP kijelenti, hogy a repülőtér látogatottságának fokozását többek között új útvonalak megnyitása révén célzó fejlesztési tervet fogadott el. A CCIMP szerint az ösztönző intézkedések e cél elérésére irányulnak, a repülőtér-üzemeltetők rendes gyakorlatának megfelelően, ahogy arra a Bizottság is rámutatott a manchesteri repülőtérre vonatkozó határozatában ⁽³⁹⁾. A CCIMP szerint a kialakított mechanizmust minden, az EUMSZ 107. cikk értelmében vett támogatástól mentes kereskedelmi gyakorlatnak kell tekinteni, mivel a rendszer nyitott, hátrányos megkülönböztetéstől mentes, és objektív kritériumok alapján korlátozott ideig van hatályban.
- (196) A CCIMP előadja, hogy a támogatásnak minősítést azért is el kell vetni, mert a rendes piacgazdasági körülmények között működő körültekintő gazdasági szereplő ugyanezen feltételek mellett járhatott volna el. A CCIMP szerint az elfogadott módosítások a repülőtér jövedelmezőségének maximalizálására irányuló célhoz illeszkednek, és a Cocoéco 2009. szeptember 14-i ülésének előkészítő irataiban szereplő üzleti terven alapulnak. E tanulmánynak a Franciaország válaszában ismertetett aktualizált változata alátámasztja az intézkedés jövedelmezőségét.
- (197) A CCIMP ehhez hozzáteszi, hogy figyelemmel a rendes piaci gyakorlatra, amely alapján magatartását értékelni kell, a bevezetett mechanizmus továbbra is ésszerű.

4.3.5. MARKETINGTÁMOGATÁSOK – AZ AMS-SZEL KÖTÖTT SZERZŐDÉS

- (198) A CCIMP előadja, hogy körültekintő piacgazdasági szereplőként jár el, amikor megkötötte a szerződést az AMS-szel. Kiemeli, hogy nyilvánvalóan arányos és ésszerű árat fizetett a nyújtott szolgáltatásokért, figyelemmel az ágazati gyakorlatra, és vitatja az Air France által benyújtott tanulmány relevanciáját, amely csak az általános jellegű honlapokra vonatkozik. A CCIMP emlékeztet arra, hogy ezzel ellentétben a Ryanair honlapján kiemelt termékek a repülőjegyeket kereső internetezők széles közönségét célozzák meg.
- (199) A CCIMP kiemeli, hogy mivel a cél az mp2 terminál forgalmának, konkrétan pedig a jelentős vásárlóerővel rendelkező nemzetközi utasok forgalmának növelése volt, kizárólag a célzott reklámtevékenység volt megfelelő. A CCIMP szerint kizárólag Ryanair honlapja kínálta a reklámok maximális láthatóságát és hatékonyságát.
- (200) A CCIMP emlékeztet arra, hogy az AMS-szerződés szállított utasok számára vetített éves költsége 2010-ben [...] EUR.

⁽³⁹⁾ 1999. június 14-i manchesteri repülőtér határozat, NN 109/98.

4.4. AZ EURÓPAI LÉGITÁRSASÁGOK SZÖVETSÉGE

4.4.1. A CCIMP RÉSZÉRE NYÚJTOTT TÁMOGATÁSOK

- (201) Az Európai Légitársaságok Szövetsége (Association of European Airlines, AEA) emlékeztet arra, hogy támogat minden olyan intézkedést, amely hozzájárulhat a regionális fejlődéshez, azonban a kis regionális repülőterek részére nyújtott támogatás nem járhat versenytorzító hatással. Az AEA szerint a légi közlekedési ágazatot olyan tevékenységi területnek kellene tekinteni, amelyen minden, akár szabályozási, akár pénzügyi beavatkozás versenytorzító lehet. A kis regionális repülőterek részére nyújtott támogatások tehát csak abban az esetben fogadhatók el, ha hátrányos megkülönböztetés nélkül előnyösek valamennyi használó számára, és nem eredményeznek torzulásokat az azonos vonzáskörzetben található repülőterek között.
- (202) Az AEA előadja, hogy olyan európai szintű kötelező keretet kell elfogadni a légi közlekedési ágazat egészét illetően, amely meggátolja az ellenőrizetlen támogatásokat és garantálja a versenyfeltételeket a gazdasági szereplők között. Annak az infrastrukturális támogatások felhasználási vizsgálatától függő vizsgálatának elvén kell alapulnia, és nem részesítheti előnyben a forgalom olyan régiókba helyezését, ahol a kereslet kevésbé dinamikus.

4.4.2. AZ MP2 TERMINÁL DÍJMÉRTÉKEINEK DIFFERENCIÁLÁSA

- (203) Az AEA támogatja azt az elgondolást, amely szerint egy repülőtér differenciálhatja infrastrukturáját a használóknak nyújtott szolgáltatásoktól függően. Az AEA ugyanakkor rámutat, hogy ebben az esetben a repülőtérnek tiszteletben kell tartani az átláthatóság és a költségekhez kapcsolódás elvét a díjak számítása során. A gyakorlatot illetően az AEA előadja, hogy egyrészt a közös infrastruktúra használatához kapcsolódó költségek, másrészt pedig a sajátos infrastruktúra használatához kapcsolódó költségek megkülönböztetéséről van szó. Az AEA szerint valamennyi légitársaságnak ugyanazon díjmértékeket kellene fizetnie a központi infrastruktúrák használata után (kifutópályák, parkoló, repülésbiztonsági berendezések, biztonsági ellenőrzés, poggyászszelelés, környezetvédelmi adók, illetve adott esetben az a zajártalmat terhelő adók). A terminál és kiszolgálási díjak terminálonként eltérhetnek, a légitársaságok részére nyújtott szolgáltatások minőségétől függően, és azokat a felmerült költségek alapján kell meghatározni.
- (204) Az AEA azt is előadja, hogy a korlátozott szolgáltatásokat biztosító terminálhoz való hozzáférést nem szabad a fapados társaságokra korlátozni, hanem annak nyitottnak kell lennie valamennyi légitársaság számára, a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének megfelelően.
- (205) Annak biztosítása érdekében, hogy ne álljon fenn versenytorzítás az azonos repülőtéren jelenlévő légitársaságok között, az AEA hangsúlyozza, hogy a repülőtér-üzemeltetők nem növelhetik a terheket a főterminálon annak érdekében, hogy kompenzálják a korlátozott szolgáltatásokat nyújtó terminálhoz kapcsolódó költségeket.

4.4.3. INDULÁSI TÁMOGATÁSOK

- (206) Az AEA előadja, hogy e mechanizmusok valódi nyertesei a légitársaságok, mivel az csak közvetve jelent előnyt a regionális repülőterek számára. Az AEA szerint ilyen támogatásokat nem lenne szabad nyújtani azon útvonalak számára, amelyeken már működik egy másik légitársaság. Az AEA álláspontja az, hogy az ilyen járat nem tekinthető „újnak”, amennyiben már működik egy azonos útvonal az ugyanabban a vonzáskörzetben található repülőtérrel. Az AEA kiemeli, hogy ideális esetben az egymástól kevesebb, mint 100 kilométerre, vagy TGV-n 120 percnél rövidebb utazáson belül található repülőtereket kell azonos vonzáskörzetbe tartozónak tekinteni.
- (207) Az AEA álláspontja szerint 3 év rendkívül hosszú időtartamnak tekinthető egy indulási támogatás szempontjából. Az AEA kifejti, hogy egy útvonal életképessége csak néhány hónap, de legfeljebb egy év után válik egyértelművé. Az AEA hangsúlyozza, hogy a támogatás nem fedezheti a visszatérő működési költségeket, mint a gépek amortizációja, a gépek bérletének költségei vagy a repülőtéri infrastruktúra használatának költségei.
- (208) Az AEA szerint az indulási támogatások nem vehetők igénybe együtt más, ugyanazon útvonal üzemeltetéséért nyújtott támogatásokkal. Az AEA előadja, hogy szankciós mechanizmusokat kell alkalmazni azon fuvarozóra, amely nem tartja tiszteletben a szerződéses kötelezettségvállalásokat. Az AEA hangsúlyozza, hogy a légi közlekedési ágazatban nyújtott támogatásoknak mindig korlátozó jellegűnek kell lenniük, és azok csak eseti vizsgálat alapján engedélyezhetők.

- (209) Az AEA szerint a támogatásokat csak átlátható és megkülönböztetésmentes eljárás alapján lehet nyújtani. Az indulási támogatás nyújtásának feltételeit közzé kell tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. Ezenfelül az AEA rámutat, hogy a területi önkormányzat vagy regionális repülőtér által nyújtott valamennyi támogatást be kell jelenteni az érintett tagállamnak, legalább három hónappal a hatálybalépése előtt, és az utóbbi dönti el, hogy kell-e arról értesíteni az Európai Bizottságot. A bejelentett támogatás kapcsán az AEA hangsúlyozza, hogy emlékeztetni kell a helyi önkormányzatokat arra, hogy minden, az Európai Bizottság jóváhagyását megelőzően kifizetett támogatás jogellenes.

4.5. AIRPORT MARKETING SERVICES

- (210) Az AMS először előadja, hogy a 2006. május 19-i szerződés megkötésére vonatkozó döntés nem tulajdonítható a francia államnak. Az AMS rámutat, hogy bár a repülőtéri díjakra vonatkozó bármilyen döntés meghozatala előtt a Cocoéco keretében az állammal folytatott konzultáció az e döntések betudhatóságának bizonyítása szempontjából releváns jel, ez nem áll a marketingszolgáltatások vásárlását illető döntésre. Az AMS előadja, hogy a marketingszolgáltatások vásárlása semmilyen módon nem kapcsolódott az alkalmazandó repülőtéri díjakra vonatkozó döntéshez, és nem különbözik bármely más reklámfelület-vásárlástól. Az AMS emlékeztet arra, hogy a Chambre de Commerce et d'Industrie döntései államnak való betudhatóságának megalapozását célzó bizottsági elemzés alapját képező organikus kritérium a Stardust Marine ügyben hozott ítéleten alapuló ítélkezési gyakorlatban ⁽⁴⁰⁾ kialakított követelményekre figyelemmel nem elégséges.
- (211) Az AMS ezt követően arra hivatkozik, hogy a reklámfelület-vásárlási szerződés megkötése megfelel a körültekintő piacgazdasági szereplő magatartásának. Az AMS hangsúlyozza, hogy e szerződés hasonló a liverpooli vagy az Oslo Ruge magánrepülőterek által kötött szerződésekhez, amelyek kétségtől körültekintő piacgazdasági szereplőként jártak el. Az AMS kiemeli, hogy semmilyen hátrányos megkülönböztetést nem alkalmaz az állami repülőterek és a magánrepülőterek között, valamint, hogy az alkalmazott díjmértékek nyilvánosak és könnyen elérhetőek internetes honlapján.
- (212) Másodlagosan az AMS előadja, hogy a kért díjmértékek megfelelnek a piaci áraknak. Az AMS kiemeli, hogy a díjmértékeket a 2004-ben a WPP marketingszolgáltató társaság Mindshare leányvállalata által a Ryanair kérésére készített tanulmány alapján állapították meg. Az AMS ehhez hozzáteszi, hogy a Hertzhez és a NeedaHotelhez hasonló partnerek megvásárolják az internetes honlapon található reklámhelyeket saját szolgáltatásaik promóciójához, valamint, hogy az e szereplőkkel kötött szerződések lehetővé teszik a piaci ár pontosabb megállapítását. Az AMS végül előadja, hogy olyan díjkinálattal alakított ki az online reklámmegjelenítés számításának standard módszere alapján, amely lehetővé teszi a Ryanair honlapján való megjelenés értékének megállapítását. A díjmértékeket az ezer „oldalletöltés” (page impression) költségei alapján állapították meg, a látogatottság mértéke pedig a legtöbb elhelyezési szolgáltatás vonatkozásában meghatározza az ártartományt.
- (213) Az AMS előadja, hogy az Air France benyújtott egy összehasonlítást az AMS szerződés aláírásának időpontjában, vagyis 2006-ban fennálló árajánlata és a Viamichelin 2011-es árajánlata között, míg a Marseille Provence repülőtér – helyesen – a Viamichelin 2006. évre szóló árajánlatára alapította összehasonlítását. Figyelemmel arra, hogy a marketingszolgáltatások árajánlatai átlagosan hatévonta módosulnak, az AMS úgy ítéli meg, hogy az Air France által végzett összehasonlítások nem relevánsak.
- (214) Az AMS előadja, hogy a Marseille Provence repülőtéren különösen előnyös kereskedelmi feltételeket kínáltak. E tekintetben az AMS emlékeztet arra, hogy a díjmértékeket 2006 és 2011 között befagyasztották, a Ryanair honlapjának 2005. áprilisi látogatottsága alapján, miközben e szám a valóságban a 2005-ös napi 0,65 millióról 2011-re napi 1,2 millióra nőtt. Ezenfelül, a levelezőlista címzettjeinek számát a 2005. áprilisban megállapított szám alapján befagyasztották, holott az 1,2 millióról 2,6 millióra nőtt. Az AMS hangsúlyozza, hogy az Air France nem vette figyelembe ezeket az látogatottságra vonatkozó elemeket az összehasonlításában, és ennek folytán annak eredménye hamis.
- (215) Az AMS emlékeztet arra, hogy a Viamichelin oldala látogatóinak száma alacsonyabb, mint a Ryanair honlapját látogatóké, valamint, hogy ez az oldal kevésbé ismert Franciaországon kívül. Az AMS úgy ítéli meg, hogy ez az internetes honlap tehát nem alkalmas egy repülőtér európai szintű promóciójára, amit az is alátámaszt, hogy mindmáig egyik repülőtér sem vette igénybe szolgáltatásait. Az AMS hangsúlyozza, hogy a Lonely Planet oldal egy Európában kevésbé ismert ausztrál honlap, amelynek látogatottsága jóval alacsonyabb, mint a Ryanair honlapjáé. Az AMS végül kiemeli, hogy a légitársaságokhoz nem kapcsolódó honlapok kevésbé alkalmasak, mivel

⁽⁴⁰⁾ A C-482/99. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben 2002. május 15-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-04397. o.) 52. és 58. pontja.

nem teszik lehetővé a látogató számára, hogy egyidejűleg le is foglalhassa repülőjegyét. Az AMS úgy véli, hogy az Air France, a British Airways és az Expedia honlapján az alacsonyabb látogatottság ellenére magasabb a marketing-szolgáltatások díja, mint a Ryanair honlapján.

- (216) Az AMS ezenfelül vitatja azt a felvetést, amely szerint a Ryanair kényszerítette a marseille-i repülőtér a marketingszolgáltatásokról szóló szerződés megkötésére. Az AMS előadja, hogy nem áll érdekében a Ryanair honlapján található reklámhelyek értékesítésének kikényszerítése, mivel ezek jelentős kereslettel szembesülő, korlátozottan rendelkezésre álló erőforrások.
- (217) Az AMS előadja, hogy a reklámlinkek megjelenése a Ryanair honlapján felhívja a repülőterek üzemeltetőinek, illetve tulajdonosainak figyelmét, valamint, azáltal, hogy jelzik egy társaság és a hozzá kapcsolódó repülésen kívüli bevételek rendszeres jelenlétét, növelik a repülőterek értékét a potenciális vevők szemében.
- (218) Az AMS előadja, hogy a Bizottság a pozsonyi repülőtérrel szóló határozatában elismerte a marketingszolgáltatások értékét ⁽⁴¹⁾.
- (219) Végül az AMS előadja, hogy a 2005. évi iránymutatások nem alkalmazhatók a repülőtér és a marketingszolgáltató közötti kapcsolatokra.

5. FRANCIAORSZÁGNAK A HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATOS MEGJEGYZÉSEI

- (220) A harmadik felek észrevételeivel kapcsolatos megjegyzéseiben Franciaország előadja, hogy az Air France előadása több téves állítást tartalmaz.
- (221) Franciaország emlékeztet arra, hogy az mp2 terminálhoz való hozzáférés az Air France állításaival ellentétben egyenlő, és nem jár hátrányos megkülönböztetéssel.
- (222) Franciaország rámutat, hogy nem lehet azt kifogásolni, hogy a Marseille Provence repülőtér nem látta előre az mp2 terminál megnyitását a Schengenen kívüli nemzetközi járatok számára, amelynek terve csak a Marokkó és az Unió közötti nyitott égbolt egyezmény 2006. december 29-i aláírását követően merült fel. Franciaország emlékeztet arra, hogy a forgalom alakulásának kilátásairól szóló tanulmányok addig lényegileg Schengenen belüli fejlődési perspektívákat rögzítettek, és ennek folytán az mp2 terminál eredeti kialakítása nem irányzott elő a határellenőrzést szolgáló sajátos infrastruktúrát, amely felesleges további költséget jelentett volna. Franciaország egyebekben hangsúlyozza, hogy az Air France – amely arra hivatkozik, hogy az, hogy az mp2 terminálról lehetetlen volt nemzetközi járatokat üzemeltetni, kifejezetten azt célozta, hogy megakadályozzák őt az e terminálhoz való hozzáférésben – azóta sem üzemeltet járatokat az mp2 terminálról, annak ellenére, hogy azt megnyitották a nemzetközi forgalom előtt.
- (223) Franciaország emlékeztet arra, hogy az mp2 terminál igénybevételei szabályzatának rendelkezéseit a repülőtér által rögzített objektív kényelmi és biztonsági megfontolások indokolják, mint a beszálló helyiségek korlátozott mérete. Franciaország hangsúlyozza, hogy az Air Méditerranée által a Tribunal Administratif de Marseille előtt az mp2 terminálhoz való hozzáférés tárgyában benyújtott keresetet a bíróság elutasította ⁽⁴²⁾.
- (224) Franciaország vitatja az Air France azon állítását, amely szerint az mp2 terminál gazdasági egyensúlyát nem érintette volna, ha az Air France teljes tevékenységét át tudta volna helyezni egy olyan terminálra, amelyen a díjak összege jelentősen alacsonyabb volt, mint a főterminálon érvényesülő díjaké. Franciaország szerint ezt az állítást cáfolja az a tény, hogy a repülőtér eredeti üzleti tervében az Air France ingázó tevékenységének az mp2 terminálra való áthelyezését szerepeltette. Franciaország úgy véli, hogy az Air France valójában az mp2 terminál szolgáltatási szintjét kifogásolja, amely nem felel meg ügyfélköre elvárásainak. Franciaország e tekintetben emlékeztet arra, hogy a repülőtéri szolgáltatások és az e szolgáltatásokhoz kapcsolódó díjak differenciálását az európai és a nemzeti jogszabályok továbbra is lehetővé teszik.
- (225) Franciaország végül emlékeztet arra, hogy a Conseil d'État 2011. július 26-i határozatában nem marasztalta el az mp1 és az mp2 terminál közötti költségmegosztás módszerét, hanem azt mondta ki az mp1 terminál díjmértékei

⁽⁴¹⁾ 2011/60/EU határozat, (114) preambulumbekzdés.

⁽⁴²⁾ TA de Marseille, az ideiglenes intézkedésről döntő bíró végzése 2011. március 17., 1101332., amely révén a bíróság kimondja, hogy a helyzet nem minősül a közérdek sürgősségét megalapozó, kellően súlyos és közvetlen megsértésének; elutasítja a felfüggesztés iránti kérelmet; az ügy érdemében tovább folyik.

kapcsán, hogy azokat „pontos számviteli tanulmányok által igazolt számítási mód” támasztotta alá. Franciaország vitatja az Air France azon megjegyzését, amely szerint a CCIMP-nek a 2009. július 28-i ideiglenes intézkedésről döntő végzés eredményeként növelnie kellett volna az utasforgalmi díj összegét az mp2 terminálon, figyelemmel az érdemi ítélet hiányára, és emlékeztet arra, hogy a repülőtér érzékelhetően felülvizsgálta díjainak szerkezetét a 2011. július 26-i határozatot követően.

6. A CCIMP JAVÁRA NYÚJTOTT INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE – A TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

6.1. A CCIMP JAVÁRA NYÚJTOTT ESETLEGES BERUHÁZÁSI TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

- (226) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint az állami támogatási szabályok csak akkor alkalmazhatók, ha a címzett „vállalkozás”. Az Európai Unió Bírósága a vállalkozásokat következetesen gazdasági tevékenységet ellátó jogalanyokként határozta meg azok jogállásától és finanszírozási módjától függetlenül.⁽⁴³⁾ A gazdasági tevékenységek áruk vagy szolgáltatások piacon való kínálását jelentő tevékenységek⁽⁴⁴⁾. Egy tevékenység gazdasági természete önmagában nem függ attól, hogy a tevékenység nyereséget termel-e⁽⁴⁵⁾.
- (227) A légitársaságok azon tevékenysége, hogy szállítási szolgáltatásokat nyújtanak utasok és/vagy vállalkozások számára, gazdasági tevékenységnek minősül. A Bíróság az Aéroports de Paris ügyben hozott ítéletében úgy határozott, hogy gazdasági tevékenységnek minősül a repülőtér működtetése is, amely a légitársaságoknak és egy adott repülőtéren belül működő különféle szolgáltatóknak nyújtott repülőtéri szolgáltatásokból áll. A Törvényszéknek a lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítélete megerősítette, hogy a repülőtér-működtetés gazdasági tevékenység, a repülőtéri infrastruktúra építése pedig e gazdasági tevékenység elválaszthatatlan része.
- (228) A múltbeli finanszírozási intézkedéseket illetően a légiközlekedési ágazatban a piaci erők fokozatos fejlődése nem teszi lehetővé azon pontos időpont meghatározását, amelytől kezdődően egy adott repülőtér működtetése kétséget kizáróan gazdasági tevékenységnek minősült. A Törvényszék ugyanakkor elismerte a repülőtéri tevékenységek jellegének változását. A lipcse-hallei repülőtérre vonatkozó ítéletében a Törvényszék úgy döntött, hogy a 2000. évtől kezdődően már nem lehet kizárni az állami támogatási szabályok alkalmazását a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására vonatkozóan. Következésképpen a 2000. december 12-i Aéroports de Paris ítélet időpontjától kezdődően a repülőtéri infrastruktúra megépítését és üzemeltetését úgy kell tekinteni, mint az állami támogatások ellenőrzésének hatálya alá eső feladatot.
- (229) Ezzel szemben az Aéroports de Paris ítéletet megelőzően a hatóságok jogosan vélhették úgy, hogy a repülőtéri infrastruktúra finanszírozása nem minősül állami támogatásnak, és hogy ennek megfelelően az ilyen intézkedéseket nem kell bejelenteni a Bizottságnak. Ebből az következik, hogy a Bizottság most már kérdőjelezheti meg az állami támogatási szabályok alapján az Aéroports de Paris ítéletet megelőzően nyújtott finanszírozási intézkedéseket.
- (230) Noha azok az intézkedések, amelyeket azelőtt nyújtottak, hogy bármilyen versenyhelyzet alakult volna ki a légi közlekedési ágazatban, nem minősültek állami támogatásnak az elfogadásuk idején, ugyanakkor létező támogatásnak tekinthetők a 659/1999/EK rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja értelmében, amennyiben az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének feltételei teljesülnek.
- (231) A Bizottság megjegyzi, hogy az alábbi támogatásokat nyújtották az Aéroports de Paris ítéletet megelőzően, vagyis 2000. december 12. előtt. Következésképpen ebből azt állapítja meg, hogy nem rendelkezik hatáskörrel azok vizsgálatára az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alapján.

— a Conseil général 1999. december 14-i támogatása 3 064 000 EUR összeggel,

— a Conseil régional 1997. október 24-i támogatása 8 032 000 EUR összeggel,

— a Conseil régional 1994. július 8-i támogatása 1 372 000 EUR összeggel,

⁽⁴³⁾ Lásd az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményt (HL C 8., 2012.1.11., 4. o., 2.1. pont), és a kapcsolódó ítélkezési gyakorlatot, különösen a C-180/98–C-184/98. sz., Pavlov és társai egyesített ügyekben 2000. szeptember 12-én hozott ítéletet (EBHT 2000., I-6451. o.).

⁽⁴⁴⁾ A Bíróság 118/15. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 1987. június 16-án hozott ítélete (EBHT 1987., 2599. o., 7. pont); a C-35/96. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet (EBHT 1998., I-3851. o.); a Pavlov és társai ügyben hozott ítélet, 75. pont.

⁽⁴⁵⁾ A Bíróság 209/78–215/78. és 218/78. sz., Van Landewyck és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 1980. október 29-én hozott ítéletének (EBHT 1980., 3125. o.) 88. pontja; a Bíróság C-244/94. sz. FFSA és társai ügyben 1995. november 16-án hozott ítéletének (EBHT 1995., I-4013. o.) 21. pontja, valamint a Bíróság C-49/07. sz. MOTOE-ügyben 2008. július 1-jén hozott ítéletének (EBHT 2008., 4863. o.) 27. és 28. pontja.

- 2000. április 26-i állami támogatás 290 000 EUR összeggel,
- 1999. június 23-i állami támogatás 579 000 EUR összeggel.

(232) A Bizottság ebből következően az alábbi támogatásokra korlátozza vizsgálatát:

5. táblázat

Támogatás	A beruházás teljes összege (ezer EUR)	A teljes kifizetett összeg (ezer EUR)
Conseil général 2002.9.27.	2 098	209
Conseil général 2003.6.26.	8 920	3 000
Conseil général 2005.5.19.	15 580	7 600
Marseille Provence Métropole 2004.7.26.	16 124	889
Francia állam 2001.12.19.	nem ismert	5 032
ERFA 2002.8.22.	5 280	1 520
Összesen	48 002	18 250

(233) Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerint az EUMSZ-szel összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1.1. GAZDASÁGI TEVÉKENYSÉG ÉS A VÁLLALKOZÁS FOGALMA

- (234) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a jelen határozat által érintett infrastruktúra a CCIMP kereskedelmi üzemeltetése alá tartozik, amely a repülőtér üzemeltetője, és amely kiszámlázza a költségeket ezen infrastruktúra használóinak. Következésképpen a CCIMP legalábbis a repülőtér üzemeltetése tekintetében az uniós versenyjog értelmében vett vállalkozás.
- (235) Ugyanakkor a repülőtér üzemeltetőjének jogállásától függetlenül annak nem valamennyi tevékenysége minősül feltétlenül gazdasági jellegűnek. Ennélfogva differenciálni kell és meg kell állapítani, hogy a különböző tevékenységek mennyiben gazdasági tevékenységek, és mennyiben nem azok ⁽⁴⁶⁾.
- (236) Amint azt a Bíróság megállapította, azon tevékenységek, amelyek rendszerint az állami hatáskörbe tartozó feladatok elvégzése körébe tartoznak, nem minősülnek gazdasági jellegű tevékenységnek, és nem állnak az állami támogatásokra vonatkozó előírások hatálya alatt. E tevékenységek közé tartozik rendszerint a biztonság, a légiforgalom-irányítás, a rendőrség, a vám, stb. ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ A Bíróság C-364/92. sz., SAT Fluggesellschaft mbH kontra Eurocontrol ügyben 1994. január 19-én hozott ítélete (EBHT 1994., I-43. o.).

⁽⁴⁷⁾ A Bíróság C-343/95. sz., Diego Cali & Figli kontra Servizi Ecologici Porto di Genova ügyben 1998. március 18-án hozott ítélete (EBHT 1997., I-1547. o.). A Bizottság 2003. március 19-i határozata az N309/2002. számú állami támogatásról; a Bizottság 2002. október 16-i határozata az N438/02. számú állami támogatásról – A belga kikötők üzemeltetőinek állami hatáskörbe tartozó feladatok ellátásáért nyújtott támogatások.

- (237) A Bizottság ebből következően úgy ítéli meg, hogy a repülőterek arra irányuló jogszabályi kötelezettsége hiányában, hogy viseljék e tevékenységek és az ahhoz kapcsolódó infrastruktúra finanszírozásának költségeit, az állam általi átvállalás rendszerint nem minősül állami támogatásnak ⁽⁴⁸⁾.
- (238) A jelen ügyben az érintett tevékenységek alapján a következő megkülönböztetés látszik szükségesnek.
- (239) Az állami feladatok ellátását szolgáló költségek között kell elismerni a repülésbiztonsági és közbiztonsági feladatokhoz kapcsolódó költségeket, mint amelyek nem gazdasági tevékenységek ellátásához járulnak hozzá.
- (240) Mindenekelőtt el kell ismerni a repülőtéren a közbiztonság biztosítását célzó tevékenységek ilyen jellegét, mivel azok a jogellenes cselekmények megakadályozását és különösen a terrorizmus elleni küzdelmet célozzák. E körben a rendőrségi feladatok ellátásához és a marseille-i tengerészeti tűzoltók jelenlétéhez kapcsolódó költségek az ilyen tevékenység alá tartoznak. Ugyanez vonatkozik a vámügyi feladatokra is.
- (241) A repülőtéren belül a közbiztonsághoz kapcsolódó tevékenységek a személy- és vagyonbiztonságot szolgálják. Ugyanez áll arra az esetre is, ha a szóban forgó vagyon a jelen ügghöz hasonlóan a közvagyon körébe esik. A jelen esetben többek között az alábbi tevékenységeket kell e feladatkörhöz tartozónak tekinteni:
- a feladott poggyász átvizsgálása,
 - a fenntartott terület nyilvános bejáratainak ellenőrzése,
 - utasok és kézipoggyász átvizsgálása,
 - automatizált határőrizet biometrikus azonosítás révén,
 - térfigyelés.
- (242) Ugyanakkor azonban a gazdasági tevékenység ellátásához szükségképpen kapcsolódó nem gazdasági tevékenységek állami finanszírozása nem vezethet indokolatlan hátrányos megkülönböztetéshez a légitársaságok és a repülőtér-üzemeltetők között. Ugyanis, ha elfogadott, hogy egy adott jogrendszerben a légitársaságok vagy a repülőtér-üzemeltetők vállalnak bizonyos költségeket, míg mások nem, akkor az utóbbiak előnyre tesznek szert, még akkor is, ha e költségek olyan tevékenységekhez kapcsolódnak, amelyeket önmagukban nem gazdasági jellegűnek tekintünk. A repülőtér-üzemeltetőre vonatkozó jogi háttér elemzésére van tehát szükség annak értékeléséhez, hogy e jogi háttér alapján a repülőtér-üzemeltetőknek vagy a légitársaságoknak kell-e viselniük az egyes olyan tevékenységek gyakorlásából eredő költségeket, amelyek önmagukban nem lehetnek jövedelmezőek, ugyanakkor elválaszthatatlanok más gazdasági tevékenységek végzésétől.
- (243) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a francia jog alapján ⁽⁴⁹⁾ a repülőtér-üzemeltetőknek főszabály szerint nem kell saját forrásaikból finanszírozniuk az e tevékenységekhez szükséges infrastruktúrát és berendezéseket.
- (244) Ezzel szemben egy tevékenység fennálló jogszabályon alapuló kötelező jellege önmagában nem lehet elegendő ahhoz, hogy egy feladat nem gazdasági tevékenységnek minősüljön. Ennek alapján az infrastruktúra tűzvédelemre vonatkozó jogszabályi és normatív követelményeknek való megfeleltetvé tételéhez kapcsolódó költségek, többek között a helyiségekben található tűzérzékelő berendezésekhez és hálózatokhoz kapcsolódó költségek nem tekinthetők állami feladatkörbe tartozóknak, mivel valamennyi vállalkozás tekintetében közösek. Minden vállalkozásnak biztosítani kell a tűzvédelmi szabályok betartását, és viselnie kell ennek költségeit. Ugyanez érvényes az üzemeltetés biztonságára, noha azt a koncessziós szerződés feltételei írták elő. Olyan költségekről van szó, amelyeket minden vállalkozásnak viselnie kell tevékenységének végzése céljából.
- (245) A fentiekből tehát az következik, hogy kizárólag a 6. táblázatban nem gazdasági tevékenységként megjelölt tevékenységek finanszírozhatók az állami támogatásokra vonatkozó szabályok hatályán kívül eső állami forrásokból.

⁽⁴⁸⁾ A Bizottság 2003. március 19-i határozata az N309/2002. számú állami támogatásról – A légi közlekedés védelme – a 2001. szeptember 11-i merényletek következtében felmerülő költségek kompenzálása. Lásd a Bizottság 2007. március 7-i határozatát, N 620/2006, A memmingeni regionális repülőtér üzembe helyezése – Németország (HL C 133., 2007.6.15., 8. o.).

⁽⁴⁹⁾ A Code des transports L6332-2. cikke úgy rendelkezik, hogy: „A repülőtéri rendőri tevékenységet [...] az állam megyei képviselője biztosítja”; a Conseil d'État 2008. szeptember 2-i 381.644. sz. véleménye szerint közérdekű feladatként az állami feladatok „ellátása továbbra is kizárólag az államot terheli, amely annak érdekében, hogy rendelkezzen a szükséges forrásokkal, olyan adókat vezethet be, mint például a repülőtéri illeték „megnevezésű adó”. A beruházási támogatás és a „repülőtéri illeték” általi kettős finanszírozás kizárt.

6. táblázat

Támogatás	Dátum	A nem gazdasági tevékenységekre vonatkozó költségek (EUR)				A gazdasági tevékenységekre vonatkozó költségek (EUR)
		Közbiztonság		Repülésbiztonság		Jogszabályoknak való megfelelés és/vagy üzemeltetésbiztonság
		Rendőrség és vám	Tűzoltók	Térfigyelés, átvizsgálás és ellenőrzés	A közterületre belépés	
Conseil général	2002. szeptember 27.	0	0	0	0	1 118 537,45
Conseil général	2003. június 26.	259 786,3	0	89 883,11	129 022,39	1 632 851,02
Conseil général	2005. május 19.	94 192,24	0	105 228,51	203 702,13	1 870 135,77
Marseille Provence Métropole	2004. július 26.	0	0	0	0	72 095,00
ERFA	2002. augusztus 22.	0	0	0	0	0
Francia állam	2001. december 19.	5 032 000	0	0	0	0

(246) A fenti okfejtések, illetve a 6. táblázat alapján tehát rögzíthető a Marseille Provence repülőtérnek nyújtott, jelen eljárás tárgyát képező beruházási támogatások összefoglaló táblázata (7. táblázat):

7. táblázat

Támogatás	A beruházás teljes összege (ezer EUR)	A teljes kifizetett összeg (ezer EUR)	A nem gazdasági tevékenységek összege (ezer EUR)	A nem gazdasági tevékenységek levonását követő maradványösszeg (ezer EUR)	A nem gazdasági tevékenységek levonását követő támogatási arány (%)
Conseil général 2002.9.27.	2 098	209	0	209	10
Conseil général 2003.6.26.	8 920	3 000	478	2 522	28
Conseil général 2005.5.19.	15 580	7 600	403	7 197	46
Marseille Provence Métropole 2004.7.26.	16 124	889	0	889	6
Francia állam 2001.12.19.	nem ismert	5 032	nem ismert	0	nem ismert
ERFA 2002.8.22.	5 280	1 520	0	1 520	29
Összesen	48 002	18 250	5 913	12 337	26

6.1.2. ÁLLAMI FORRÁSOK ÉS BETUDHATÓSÁG

- (247) A Conseil général egy decentralizált helyi hatóság, a Bouches-du-Rhône megye forrásaiból finanszírozott támogatást nyújtott a CCIMB-nek. A helyi hatóságok forrásai az EUMSZ 107. cikk értelmében állami források ⁽⁵⁰⁾.
- (248) Ugyanez vonatkozik a Marseille Provence Métropole agglomerációnak nyújtott támogatásokra is.
- (249) A DGAC támogatásai közvetlenül a központi államtól származnak.
- (250) A légiszállítás fejlesztését részben az ERFA forrásaiból finanszírozzák, amelyek állami forrásoknak minősülnek, mivel az érintett tagállam ellenőrzése alatt nyújtják őket ⁽⁵¹⁾.
- (251) Mivel a támogatásokat nyújtó hatóságok a közigazgatás részét képezik, és az ERFA forrásainak felhasználására vonatkozó végső döntéseket Franciaország fogadja el, e támogatások a francia államnak tulajdoníthatók.
- (252) Következésképpen a jelen határozat tárgyát képező intézkedéseket állami források révén hozták meg, és azok az államnak tulajdoníthatók.

6.1.3. SZELEKTÍV ELŐNY A CCIMP SZÁMÁRA

- (253) Annak megállapításához, hogy egy vállalkozás számára nyújtott állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kérdéses társaság olyan gazdasági előnyt élvez-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzforrásaiból kellene kifizetnie, vagy olyan előnyt élvez, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg ⁽⁵²⁾.
- (254) A Bíróság ítélezési gyakorlata szerint a repülőtér üzemeltetőjének kell viselnie a repülőtér üzemeltetésének költségeit, beleértve az infrastruktúra költségeit is ⁽⁵³⁾.
- (255) Ebben a tekintetben ugyanakkor emlékeztetni kell arra, hogy „ha az állam a szokásos piaci feltételekhez hasonló körülmények között, akár közvetlenül, akár közvetve tőkét bocsát egy vállalat rendelkezésére, az nem tekinthető állami támogatásnak” ⁽⁵⁴⁾.
- (256) Ennélfogva azt kell megvizsgálni, hogy a Conseil général körültekintő piacgazdasági szereplőként járt-e el az mp2 terminál finanszírozásában való részvételére vonatkozó döntés meghozatala során.
- (257) Franciaország előadja, hogy a CCIMP körültekintő piacgazdasági szereplőként járt el, amikor az mp2 terminál építésére vonatkozó üzleti tervben számításba vette a Conseil généraltól kapott támogatás nettó beruházási összegeit. Franciaország ezáltal értékeli az mp2 terminál jövedelmezőségét a repülőtér-üzemeltető számára, amely nem viseli annak valamennyi építési költségét. Ugyanakkor nem bizonyítja a beruházás jövedelmezőségét a támogatás nyújtója, a Conseil général szempontjából.
- (258) Következésképpen Franciaország szerint semmi sem bizonyítja azt, hogy a támogatást nyújtó Conseil général bármiféle jövedelmezőséget várt volna a Marseille Provence repülőtérén végzett beruházásoktól.

⁽⁵⁰⁾ A Törvényszék még nem közzétett T-267/08. és T-279/08. sz., Nord-Pas-de-Calais egyesített ügyekben 2011. május 12-én hozott ítéletének 108. pontja.

⁽⁵¹⁾ Az ERFA-források állami támogatásnak minősülése vonatkozásában lásd az N 514/2006. sz., *A dél-yorkshire-i Digitális Régió nevű széles sávú projekt* ügyben hozott bizottsági határozat 29. pontját, és az N 44/2010. sz., *Krievu Sala infrastruktúrájának fejlesztése a kikötői tevékenység városon kívülre történő áthelyezése érdekében* ügyben hozott bizottsági határozat 69–70. pontját.

⁽⁵²⁾ Az Európai Unió Bírósága C-301/87. sz., Franciaország kontra Bizottság ügyben 1990. február 14-én hozott ítélete, EBHT 1990., I-307. o., 41. pont.

⁽⁵³⁾ A Törvényszék T-443/08. és T-445/08. sz., Freistaat Sachsen és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 2011. március 24-én hozott ítéletének (EBHT 2011., II-0000. o.) 107. pontja.

⁽⁵⁴⁾ A Bíróság C-482/99. sz. („Stardust Marine”), Franciaország kontra Bizottság ügyben, 2002. május 16-án hozott ítéletének 69. pontja.

- (259) Franciaország ezenkívül előadja ⁽⁵⁵⁾, hogy az m2 terminál finanszírozását célzó támogatás nyújtásával a Conseil général a helyi foglalkoztatottság növelésére, a regionális fejlesztésre és a terület összekapcsolhatóságának javítására irányuló, általános érdekű célkitűzést követett.
- (260) Márpedig a piacgazdasági szereplőket a jövedelmezőséggel kapcsolatos kilátások vezérlik ⁽⁵⁶⁾. A piacgazdasági szereplő elve rendszerint teljesül, ha a vállalkozás struktúrája és jövőbeni kilátásai megfelelőek ahhoz, hogy egy összehasonlítható magánvállalkozáshoz képest megfelelő időn belül normális nyereségre lehessen számítani osztalékfizetés vagy tőkenövekedés formájában. Ebben az összefüggésben el kell vonatkoztatni minden szociális, illetve regionális vagy ágazati politikai megfontolástól ⁽⁵⁷⁾.
- (261) Ezzel összefüggésben a repülőtér régiójának gazdaságára tett esetleges pozitív hatás nem vehető figyelembe annak értékelésénél, hogy a beavatkozás tartalmaz-e támogatási elemeket vagy sem ⁽⁵⁸⁾.
- (262) Franciaország nem hivatkozott más olyan körülményre, amely bizonyíthatná, hogy a Conseil général körültekintő befektetőként kívánt eljárni, amikor biztosította a szóban forgó támogatásokat. Ebből következik, hogy a Conseil général, mivel nem voltak megalapozott várakozásai az előirányzott befektetések jövedelmezőségét illetően, nem körültekintő piacgazdasági szereplőként járt el azon döntése során, amely szerint támogatást nyújt a Marseille Provence repülőtér részére második termináljának finanszírozása céljából.
- (263) Franciaország nem utal arra, hogy a támogatásai révén a Marseille Provence repülőtér infrastruktúrájának finanszírozásához hozzájáruló önkormányzatok körültekintő piacgazdasági szereplőként jártak volna el döntéshozataluk során. Egyébként az iratok egyik eleme sem támasztja alá, hogy ez lenne a helyzet.
- (264) Mindebből az következik, hogy a Conseil général, a Marseille Provence Métropole és a francia állam által nyújtott támogatások, illetve az ERFA által finanszírozott támogatások olyan előnyt biztosítanak a CCIMP számára, amelyet az rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg.
- (265) A jelen esetben a Bizottság megjegyzi, hogy a beruházási támogatások kizárólag a CCIMP számára biztosítanak előnyt más repülőtér-üzemeltetőkhöz és egyéb ágazatok más vállalkozásaihoz képest. Azaz az intézkedés az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében szelektív.

6.1.4. A VERSENYRE ÉS A KÖZÖSSÉGEN BELÜLI KERESKEDELEMRE GYAKOROLT HATÁS

- (266) A CCIMP a Marseille Provence repülőtér üzemeltetőjeként versenyben áll az 100 kilométeren, illetve 60 percen belül fekvő ugyanazon vonzaskörzetet kiszolgáló többi repülőtérrel. Ezzel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy az említett vonzaskörzetben található többek között az avignoni és a nîmes-i repülőtér. A Bizottság konkrétan rámutat, hogy a nîmes-i repülőtér 98 kilométerre, míg Toulon-Hyères 113 kilométerre található a Marseille Provence repülőtértől, valamint, hogy az utóbbiak kínálnak Brüsszel-Charleroi, Fez és London felé közlekedő járatokat is. Ugyanígy, a Ryanair a Marseille Provence repülőtérhez hasonlóan repül a nîmes-i repülőtérrel. A CCIMP-nek nyújtott támogatás ezért a verseny torzításával fenyeget. Mivel a repülőtéri szolgáltatások piaca és a légi közlekedési piac nyitva áll az EU-n belüli verseny előtt, a támogatás a tagállamok közötti kereskedelmet is érintheti. Egyébként verseny áll fenn a repülőtereket működtető repülőtér-üzemeltetők között, így a CCIMP részére nyújtott támogatás megerősítheti annak helyzetét a piacon. Egyebekben az ugyanazon a vonzaskörzeten kívül található repülőterek is versenyben állnak, mivel a légitársaságok és különösen a fapados társaságok célpontjaikat különböző európai, illetve Európán kívüli repülőterek közül választják ki.

6.1.5. A TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSÁRA VONATKOZÓ KÖVETKEZTETÉS

- (267) A fenti okok miatt az összesen 12,337 millió EUR összegű, különböző önkormányzatok által a Marseille Provence repülőtéri beruházások támogatása céljából nyújtott beruházási támogatások, köztük a Conseil général által az mp2 terminál megépítése érdekében nyújtott 7,197 millió EUR összegű támogatás az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatásnak minősül.

⁽⁵⁵⁾ Franciaország másodlagosan arra hivatkozik, hogy a Conseil Général által az mp2 terminál finanszírozása érdekében nyújtott támogatás a Szerződés rendelkezései alapján összeegyeztethető támogatásnak minősül.

⁽⁵⁶⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-296/97. sz., Alitalia kontra Bizottság ügyben 2000. december 12-én hozott ítélete, (EBHT 2000., II-3871. o.) 84. pontja; a fent hivatkozott C-305/89. sz. ügyben hozott ítélet 20. pontja.

⁽⁵⁷⁾ Lásd e tekintetben a 2005. évi iránymutatások 46. pontját.

⁽⁵⁸⁾ Lásd az Elsőfokú Bíróság T-129/95., T-2/96. és T-97/96. sz., Neue Maxhütte Stahlwerke és Lech Stahlwerke kontra Bizottság egyesített ügyekben 1999. január 21-én hozott ítéletének (EBHT 1999, II-17. o.) 120. pontját. Lásd még a Bíróság C-40/85. sz., Belgium kontra Bizottság ügyben 1986. július 10-én hozott ítéletének (EBHT 1986., 2321. o.) 13. pontját.

6.2. A CCIMP SZÁMÁRA NYÚJTOTT ESETLEGES MŰKÖDÉSI TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

6.2.1. A MARSEILLE PROVENCE REPÜLŐTÉR ÉS A CCI KÖZÖTTI PÉNZMOZGÁSOK

- (268) Franciaország rámutat, hogy a 2001 és 2010 között összesen [...] millió EUR összegű pénzmozgások nem a CCIMP részére nyújtott támogatások, hanem a repülőtér által a CCI általános szolgálata részére a kiszámlázott szolgáltatások után az általános szolgálat által viselt költségek alapján fizetett hozzájárulás⁽⁵⁹⁾. Franciaország előadja, hogy a Marseille Provence repülőtér soha nem részesült pénzügyi támogatásban a CCI általános szolgálata részéről. Franciaország benyújtja a CCIMP könyvvizsgálójának tanúsítványát, amely megerősíti a hivatkozott számviteli elemek megbízhatóságát. Az iratokban semmi nem támasztja alá ennek ellenkezőjét. Ennek alapján úgy tűnik, hogy a szolgáltatásokat a valós költségek szintjén számlázták ki.

6.2.2. A REPÜLŐTÉRI ILLETÉK MECHANIZMUSÁBÓL KÖVETKEZŐ ESETLEGES TÁMOGATÁS

- (269) A repülőtéri illeték rendszere a francia szabályozás szerint az olyan állami feladatok finanszírozását célozza, mint a biztonsági szolgálatok, a tűzoltók, a mentés, a biztonság (a feladott poggyász átvizsgálása, a közös belépési pontok ellenőrzése, az utasok és a kézipoggyász átvizsgálása), valamint az automatizált határellenőrzés.
- (270) A Bizottságnak ügyelnie kell arra, hogy e redisztribúciós mechanizmus nem eredményezhet támogatásnak tekinthető túlkompenzációkat, többek között annak folytán, hogy az említett mechanizmus az utasok számának függvénye.
- (271) Ugyanakkor a Code Général des Impôts 1609w. cikke, illetve a repülőtéri illeték utasonkénti mértékének megállapítása érdekében a repülőtér-üzemeltetők által tett nyilatkozat részletszabályairól szóló, 2012-ben módosított 2009. december 30-i tárcaközi rendelet a bármilyen túlkompenzáció megakadályozását célozza, összekapcsolva az eredményezett költségeken alapuló számítási rendszert, illetve az esetleges utólagos korrekciókat.
- (272) Ennek alapján a repülőtéri illeték számítása a következő: a repülőtér előlegezi a releváns jogszabályokban meghatározott feladatokhoz kapcsolódó költségeket, majd megküldi az e költségekről szóló nyilatkozatot, illetve a DGAC helyi igazgatósága által eredményezett forgalomra vonatkozó adatokat, a hatályos jogszabályokon alapuló ellenőrzés és jóváhagyás céljából. A DGAC központi igazgatása ekkor egy második ellenőrzést végez, figyelembe véve az előző éveket. Ezt követően tárcaközi rendeletben repülőtérrel repülőtérre megállapítják a terheket, az egyes repülőterek által a rájuk bízott állami feladatok végrehajtása során viselt költségektől függően.
- (273) Ezenkívül az illeték számítása továbbá a költségek és a forgalom többéves előrejelzésén, valamint az egymást követő éveket érintő kiigazítási mechanizmuson alapul; ezenfelül az utólagos ellenőrzések lehetővé teszik az esetleges túlkompenzáció korrigálását.
- (274) Ebből következik, hogy mivel az illeték bevételeit ténylegesen az állami tevékenységek fedezésére használják fel, a Marseille Provence repülőtér pedig az általa e feladatok alapján viselt költségeket meg nem haladó összegben részesül, nem állhat fenn a repülőtér javára szelektív előny. A CCIMP részére fizetett repülőtéri illeték tehát nem minősülhet az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

6.3. A BERUHÁZÁSI TÁMOGATÁS KÖZÖS PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

- (275) A Bizottság értékelte, hogy a támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető-e a belső piaccal. Az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdése bizonyos kivételeket állapít meg az (1) bekezdés általános támogatástilalma alól. Ebben az összefüggésben a 2005. évi iránymutatások olyan alapot szolgáltatnak, amelyek szerint a repülőtereknek nyújtott támogatások az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében megengedhetőnek nyilváníthatók.
- (276) A 2005. évi iránymutatások⁽⁶⁰⁾ 61. pontja szerint a repülőtéri infrastruktúra finanszírozását célzó támogatások összeegyeztethetőnek nyilváníthatók, többek között a 107. cikk (3) bekezdésének a), b) illetve c) pontja, valamint a 93. cikk (2) bekezdése alapján, amennyiben:
- az infrastruktúra építése és üzemeltetése megfelel egy világosan meghatározott általános érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.);

⁽⁵⁹⁾ Az általános szolgálat által a repülőtéri szolgálat részére nyújtott szolgáltatások Franciaország szerint adminisztratív és szervezési feladatokat, a humán erőforrások igazgatását, illetve jogi szakértelmet jelentettek.

⁽⁶⁰⁾ A 2005. évi iránymutatások ratione temporis értékelésének részleteivel kapcsolatban a Bizottság utal az eljárást megindításáról szóló határozatának 218–222. pontjára.

- ii. az infrastruktúra szükséges a kitűzött cél elérése érdekében, és arányos azzal;
- iii. az infrastruktúra középtávon kielégítő kilátásokat biztosít a használat terén, nevezetesen a meglévő infrastruktúra használatának fényében;
- iv. az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított;
- v. a kereskedelem fejlődése a közérdekkel ellentétes mértékben nem sérül.

E kritériumokon túl bizonyítani kell a támogatás szükségességét ⁽⁶¹⁾. A támogatás összegének a megállapított cél eléréséhez szükséges mértékre kell korlátozódnia.

6.3.1. AZ MP2 TERMINÁL FINANSZÍROZÁSÁT CÉLZÓ BERUHÁZÁSI TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

- i. Az infrastruktúra építése és üzemeltetése megfelel-e egy világosan meghatározott általános érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség stb.)
- (277) A Marseille Provence repülőtér koncessziós szerződésének feltételei szerint az infrastruktúra építése a koncessziós jogosultat terheli, amely azért felelős. Mivel a repülőtér-üzemeltető döntött a beruházási költségekről, és viselte azokat, az ezen üzemeltető javára nyújtott beruházási támogatásról van szó.
- (278) Franciaország szerint a Marseille-Provence repülőtéren rövidebb-hosszabb távon torlódási problémák voltak várhatók. A 2004. novemberben készített üzleti tervben az szerepel, hogy a Marseille Provence repülőtér túltelítettségének bekövetkezését új fejlesztések hiányában 2007 körülre várták a check-in pontoknál, és 2016 körülre a beszállási zónáknál. Az első cél tehát az volt, hogy rövid távon kezeljék a repülőtér túltelítettségét, figyelemmel a légiforgalom várt növekedésére.
- (279) A második cél a régió gazdasági fejlődésének előmozdítására irányult, a repülőtér jobb üzemeltetése és a légiforgalom növelése révén. Ennek érdekében a repülőtéri tevékenység egyik fejlesztési tengelyének tekintették a Marseille Provence repülőtéren nyújtott szolgáltatásokat kiegészítő szolgáltatás kialakítását, a repülőtér azon stratégiájának megfelelően, amely a fapados légitársaságok letelepedését eredményezte. Az mp2 terminál felépítése egyrészt elengedhetetlen volt ahhoz, hogy a régióban eddig nem kínált differenciált szolgáltatásokat lehessen nyújtani a fapados légitársaságok részére; e terminált kifejezetten azért alakították ki, hogy a leginkább megfeleljen a repülőtér ezen új funkciójának. Az mp2 terminál ugyanis az olyan ügyfelek eltérő igényeinek felel meg, amelyek az alacsonyabb költségek érdekében készek elfogadni az egyszerűsített szolgáltatási szintet. Az ilyen egyszerűsített szolgáltatásokat nyújtani kívánó társaságok nem telepedhettek volna le az mp1 terminálon, amelynek használata után jelentősen magasabb repülőtéri díjakat kell fizetni, infrastruktúrája magasabb minőségének és költségei magasabb szintjének megfelelően. E díjazási szintnek szükségszerűen tükröződnie kellett a repülőjegyek árában. Az ilyen típusú egyszerűsített szolgáltatások iránti kereslet ugyanis érzékeny a költségek bármilyen növekedésére. Másrészt az mp1 terminál üzemeltetési feltételei nem tették lehetővé az utasok gyors be- és kiszállását.
- (280) Franciaország előadja, hogy a projekt megvalósítása lényeges hatással volt a régió gazdasági és szociális fejlődésére, konkrétan élénkítette a foglalkoztatást, míg az mp1 terminál forgalmának csökkenése munkahelyek elvesztésével járt.
- (281) Az mp2 terminál felépítése ebből következően összhangban van az európai repülőterek kapacitására, hatékonyságára és biztonságára irányuló, 2007. évi cselekvési tervvel ⁽⁶²⁾, amelyben a következőket állapítják meg: „A forgalom várható fejlődése tekintetében Európának a kapacitás és a kereslet közötti egyre nagyobb réssel kell szembenéznie”, ami a repülőtereket illeti, és az alábbi végkövetkeztetésre jutnak: „A repülőtereken fennálló kapacitási válság veszélyt jelent valamennyi olyan szereplő biztonságára, hatékonyságára és versenyképességére, amelyek a légi fuvarozás szállítási láncolatába bekapcsolódtak” ⁽⁶³⁾. E cselekvési terv szerint nem csupán hatékonyabbá kell tenni a meglévő infrastruktúra használatát, hanem „az új infrastruktúra kialakításának támogatására” is szükség van; a Bizottság rámutat a regionális repülőterek jelentősége a kapacitáshiány kezelése szempontjából.

⁽⁶¹⁾ A Bizottság NN/2009. sz. ügyben 2011. február 18-án hozott határozata – Görögország – A ioanninai repülőtér kibővítése, 69. és 70. pont.

⁽⁶²⁾ COM(2006) 819 végleges.

⁽⁶³⁾ Cselekvési terv, 7. pont és a 3. oldalon lévő doboz.

- (282) A fentiek fényében meg kell állapítani, hogy az mp2 terminál építése és üzemeltetése megfelel egy világosan meghatározott, általános érdekű célkitűzésnek, így ezen összeegyeztethetőségi kritérium a jelen ügyben teljesül.

ii. Az infrastruktúra szükséges a kitűzött cél eléréséhez, és arányos azzal

- (283) Figyelemmel a forgalmi előrejelzésekre, a repülőtér-üzemeltető a repülőtér fejlesztésének két forgatókönyvét vázolta fel, annak érdekében, hogy kezelje a check-in pontok és a beszállási zónák túltelítettségével kapcsolatos problémákat. A 2004. novemberben készített, 2005. szeptemberben és 2006. májusban aktualizált üzleti tervek azt bizonyítják, hogy az új, fapados terminál építését tartalmazó forgatókönyv jobb jövedelmezőségi kilátásokkal járt. Egyébként a 2006. májusban aktualizált 2005. szeptemberi üzleti terv, figyelemmel a Conseil général által nyújtott támogatásra, azt a következtetést alapozza meg, miszerint az mp2 terminál létrehozására irányuló projekt magasabb jövedelmezőséget képvisel, mint a repülőtér fejlesztésére irányuló alternatív projekt, figyelemmel a forgalommal kapcsolatos felvetésekre ⁽⁶⁴⁾. Az mp2 terminál építése tehát a repülőtér túltelítettségének megoldására irányuló célkitűzés megvalósításának leginkább megfelelő lehetőséget jelentette, a Marseille Provence repülőtér forgalmának fejlesztése mellett.
- (284) Ezenfelül az mp2 terminál építésére a használaton kívüli régi teherterminál átalakításával került sor, ezáltal lehetővé téve a meglévő infrastruktúra optimalizálását.
- (285) Végül, az mp2 terminált kifejezetten abból a célból alakították ki, hogy az üzleti modelljükkel összeegyeztethető szinten nyújtson szolgáltatást a fapados társaságok részére, míg az mp2 terminál nem tűnik alkalmasnak az ilyen jellegű forgalom fogadására, többek között az érintkező várakozóhelyek hiánya, és az utasfolyosók felszerelési ideje miatt, amely nem egyeztethető össze a fapados társaságok üzleti modelljének egyik elemét jelentő 30 perc alatti rotációkkal. Ezzel szemben az mp2 terminált úgy alakították ki, hogy lehetővé tegyék, hogy az utasok a beszállócsarnokból gyalog közelítsék meg a repülőgépek parkolási területeit. Az mp2 terminál fejlesztéseivel kapcsolatos koncepció tehát különösen alkalmassá teszi e projektet a fapados társaságok forgalmának fogadására, amit a Marseille Provence repülőtér forgalmának növelését célzó stratégia, illetve az ahhoz közvetlenül és közvetve csatlakozó regionális gazdasági tevékenységek és foglalkoztatottság fejlesztésének alapvető elemeként jelöltek meg.
- (286) A repülőtér túltelítettségének elkerülését lehetővé tévő másik lehetőség a meglévő mp1 terminál bővítése lett volna. Figyelemmel a projekt jellegére, a költségeit a lehető legnagyobb mértékben korlátozták. Az mp2 terminál építését választották ki, mint a kevésbé költséges, és a legnagyobb forgalomművekedés kiváltására alkalmas opciót.
- (287) Ezen okok miatt végül megállapítható, hogy a kérdéses infrastruktúra a szándékolt célok elérése érdekében szükséges és azoknak megfelel.

iii. Az infrastruktúra középtávú kihasználtsági kilátásai kielégítőek, különösen a meglévő infrastruktúra kihasználtságát illetően

- (288) A 2004. novemberi üzleti terv a fapados terminál beszálló és check-in csarnokainak kapacitását 3,8 millió utasra becsüli, és rögzíti a fapados forgalomra vonatkozó előrejelzéseket a 2005–2021 közötti időszakra. Ezen előrejelzések szerint az mp2 terminál kapacitását 50 %-ban kellene kihasználni 2012-től, és 89 %-ban 2021-től. Az ezen üzleti terv alapját képező forgalombecsléseket alátámasztotta a 2006 és 2010 között az mp2 terminálon megvalósult tényleges forgalom.

8. táblázat

Évek	Előrejelzett forgalom (PAX)	Elért forgalom	Kapacitáskihasználás mértéke – előrejelzés (**) (%)
2006	250 000	107 418 (*)	6,58
2007	900 000	934 481	23,68

⁽⁶⁴⁾ Az új terminál építése nélküli forgatókönyv az adott időszakra [...] * EUR összesített cash-flow-t jelentett, míg az mp2 terminál felépítésével járó forgatókönyv az adott időszakra [...] * EUR cash-flow-t. A két forgatókönyv közötti eltérés [...] * % belső megtérülési rátát eredményez.

Évek	Előrejelzett forgalom (PAX)	Elért forgalom	Kapacitáskihasználás mértéke – előrejelzés (**) (%)
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

(*) A 2006. év korlátozott forgalmának oka az mp2 terminál kései megnyitása (2006. október).

(**) Összkapacitás: 3,8 millió utas.

- (289) Ezenkívül, mivel az mp1 és mp2 terminál eltérő szolgáltatásokat nyújt, az mp2 terminál használatának kilátásai nem alapulhatnak a főterminál forgalmát illetően megállapított fejleményeken. Mindenesetre, a 2006–2010. években elért forgalom alapján látható, hogy az mp1 terminál kapacitáskihasználásának mértéke stabil maradt a második terminál megnyitása óta.

9. táblázat

Évek	Elért forgalom	Kapacitáskihasználás mértéke – tényleges (*) (%)
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

(*) Összkapacitás: 8,6 millió utas.

- (290) Következésképpen az új infrastruktúra középtávú kihasználtsági kilátásai jók, különösen a meglévő infrastruktúra kihasználtságát illetően.

iv. Az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított

- (291) A Franciaország által szolgáltatott információk és különösen az mp2 terminálnak a Bizottság által az eljárást megindító határozatában idézett felhasználási szabályzata alapján az új infrastruktúra minden potenciális felhasználó (légi közlekedési vállalatok) rendelkezésére áll, egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen.

v. A kereskedelem fejlődése a közösségi érdekekkel ellentétes mértékben nem sérül

- (292) A támogatási intenzitás nem haladja meg a támogatható költségek 50 %-át. Noha a Marseille Provence repülőtér az egyetlen B kategóriába tartozó repülőtér a vonzáskörzetben, az mp2 terminállal kapcsolatos forgalom azoknak a pontból pontba típusú útvonalaknak felel meg, amelyek a kis regionális repülőtereken is kialakulhatnak. Az avignoni repülőtér körülbelül 75 kilométerre és 45 percnyi útra található, a Nîmes Garons repülőtér pedig 100 kilométerre és 60 percnyi útra. A touloni repülőtér 113 kilométerre van a Marseille Provence repülőtértől, tehát potenciálisan ugyanabba a vonzáskörzetbe esik.

- (293) Márpedig a rendelkezésre álló információkból nem tűnik ki, hogy az mp2 terminál megnyitása fékezhetné a repülőtér fejlesztését, illetve, hogy a közérdekkel ellentétes mértékben hathatott ki a kereskedelemre.

vi. A támogatás szükségessége

- (294) Az üzleti tervek előrejelzései szerint a terminál építése támogatás nélkül nem lett volna jövedelmező. A támogatás tehát szükséges volt a beruházási döntés meghozatalának időpontjában, mivel egy magánbefektető állami támogatás nélkül nem építette volna meg a terminált. Ezenfelül, figyelemmel e támogatás korlátozott intenzitására, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az nem aránytalan.

6.3.2. A LÉGI SZÁLLÍTÁS FEJLESZTÉSÉT CÉLZÓ ERFA TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

i. Az infrastruktúra kiépítése és üzemeltetése világosan meghatározott, általános érdekű célkitűzést szolgál ⁽⁶⁵⁾

- (295) A nyújtott támogatás megfelel a Marseille Provence repülőtéren folytatott teherszállítási tevékenység fejlesztésére, és így az országos átlagnál érzékelhetően magasabb munkanélküliségi rátával rendelkező területen a munkahelyeket teremtő gazdasági tevékenységek elérésére irányuló célnak.
- (296) Az ERFA által nyújtott támogatás a 2000–2006. évi strukturális alapok „2. célkitűzés” című programozási dokumentumainak része, amely a strukturális problémákkal szembesülő olyan régiókra vonatkozik, amelyek gazdasági és szociális szerkezetváltozását támogatni kell ⁽⁶⁶⁾.
- (297) Az ERFA által a Marseille Provence repülőtéren a teherszállítási tevékenység fejlesztése céljából nyújtott támogatás tehát megfelel egy világosan meghatározott, általános érdekű célkitűzésnek.

ii. Az infrastruktúra szükséges a kitűzött cél eléréséhez, és arányos azzal

- (298) A rendelkezésre álló információkból kitűnik, hogy a szállított áruk mennyisége jelentősen csökkent a Marseille Provence repülőtéren 1997-ben, majd 2008-ban. A teherszállítási tevékenység fenntartásához nyújtott támogatást tehát annak érdekében irányozták elő, hogy optimalizálják a meglévő infrastruktúrát, többek között a kifutópályát, és a kifutópálya körüli területeket, amelyek jelentős mértékben kihasználatlanok voltak, különösen éjszaka.
- (299) A megvalósított fejlesztések a közúti forgalom biztonságosabbá tételét, az üresen hagyott teherterminálok átalakítását, a kiszolgálási idő csökkentése érdekében a repülőgépek parkolóhelyeinek a teherterminálhoz közelebb eső kialakítását, valamint a területek növelését érintették, a zóna vonzerejének növelése érdekében.
- (300) A Marseille Provence repülőtér a leírt munkálatokat összesen 5 280 000 EUR összegben valósította meg. A kapott 1 520 000 EUR összegű támogatás így módon csak 28,79 %-át tette ki a projekt teljes pénzügyi keretének. Ezenfelül, a Marseille Provence repülőtér és a PACA régió prefektúrája között 2002. augusztus 22-én kötött megállapodás 5. cikke úgy rendelkezik, hogy az önkormányzati támogatás kifizetésére csak a munkák előrehaladásának igazolása mellett kerülhet sor, azzal a feltétellel, hogy a finanszírozási tervben rögzített társfinanszírozást ténylegesen tiszteletben tartották.

⁽⁶⁵⁾ A Bizottság ugyanazon összeegyeztethetőségi kritériumot alkalmazza a légiszállításra, lásd SA.30743 (11/C) (korábbi N 138/10) számú állami támogatás – Németország – A lipce-hallei repülőtér infrastruktúra-fejlesztésének finanszírozása (HL C 284., 2011.9.28., 6. o., (128). preambulumbekkezdés).

⁽⁶⁶⁾ A Tanács 1999. június 21-i 1260/1999/EK rendelete a strukturális alapokra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról (HL L 161., 1999.6.26., 1. o.), 1. cikk.

- (301) Meg kell állapítani, hogy a kiépített infrastruktúra szükséges és arányos a követett általános érdekű célkitűzéshez képest.

iii. Az infrastruktúra középtávú kihasználtsági kilátásai kielégítőek, különösen a meglévő infrastruktúra kihasználtságát illetően

- (302) Noha a Marseille Provence repülőtér teherforgalma csökkent az Aéropostale (az elsőszámú teherforgalmi ügyfél) kötelezettségének megszűnése, illetve a Marseille-Orly ingajáraton a raktérkapacitás hiánya miatt, a Maghrebet megcélzó teherrepülőtér fejlesztését úgy fogták fel, hogy az lehetővé teszi a közvetlenül az e tevékenységhez kapcsolódó helyi munkahelyek fenntartását, a rendelkezésre álló infrastruktúra optimalizálása mellett.

- (303) A forgalmi eredmények azt mutatják, hogy a szállított tömeg több, mint 20 %-kal nőtt 2005 és 2010 között.

- (304) Az új infrastruktúra használata tehát középtávon igen ígéretes, különösen a meglévő infrastruktúra összefüggésében, amely utóbbit a tervezett munkálatok optimalizálják.

iv. Az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított

- (305) A rendelkezésre álló információk szerint semmilyen üzemeltetési szabályzat nem korlátozza a teherszállítási infrastruktúrához való hozzáférést. A teherszállítási zóna fogadja az expressz küldeményekkel foglalkozó szereplőket, a földi kiszolgálással foglalkozó szereplőket, és a közúti fuvarozókat.

- (306) Ebből következik, hogy a teherszállítási infrastruktúrához való hozzáférés egyenlő és megkülönböztetésmentes módon nyitott valamennyi felhasználó előtt.

v. A kereskedelem fejlődése a közösségi érdekekkel ellentétes mértékben nem sérül

- (307) A teherszállítási tevékenység fejlesztését célzó projekt keretében nyújtott támogatás a munkálatok teljes összegének 28 %-ára korlátozódik. Ezenfelül e projekt hozzájárult az európai közlekedés rendszer fejlesztéséhez és a gazdasági fejlődéshez.

- (308) Ezáltal ebből arra a következtetésre lehet jutni, hogy a kereskedelmi forgalom fejlődése nem érintett olyan mértékben, amely a közösségi érdekekkel ellentétben áll.

vi. A támogatás szükségessége

- (309) A beruházásról szóló döntés a Párizs-Marseille TGV-vonal 2000-es megnyitásával és a légiforgalom 2001. szeptember 11. utáni visszaesésével jellemezhető körülmények között született. A Marseille Provence repülőtér finanszírozási kapacitásai egyébként rendszeresen és egyértelműen visszaestek 2000-től 2003-ig. A CCIMP-nek tehát reagálnia kellett az utasforgalom és a teherforgalom erőziójára. 2005-2006 körül költséges munkálatokat terveztek a két kifutópálya rendbehozatala érdekében. E körülmények között, még ha a projekt jövedelmezősége nem is volt kizárt, a befektetés megtérülése esetlegesebb volt, különösen ésszerű időn belül. Valószínű tehát, hogy az EREFA támogatása nélkül az utasforgalom visszaesésétől tartó repülőtér elhalasztotta, vagy akár törölte volna a teherforgalmi tevékenységet érintő beruházásait.

- (310) A támogatás nyújtásának időpontjában fennálló piaci feltételekre – a repülőtéren átmenő változó mennyiségű áru, magas kockázati szint és bizonytalan jövedelmezőségi kilátások egy frissen liberalizált piacon – figyelemmel egy magánbefektető minden valószínűség szerint nem fektetett volna a marseille-i repülőtér teherforgalmának fejlesztésébe. A támogatás ebből következően szükséges volt a követett cél eléréséhez. Egyebekben a támogatás korlátozott intenzitására figyelemmel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a támogatás nem volt aránytalan e cél megvalósításához viszonyítva.

6.3.3. A CONSEIL GÉNÉRAL 2002. SZEPTEMBER 27-I ÉS 2003. JÚNIUS 26-I, ILLETVE A COMMUNAUTÉ URBAINE DE MARSEILLE MÉTROPOLE PROVENCE 2004. JÚLIUS 26-I, A REPÜLŐTÉR BŐVÍTÉSÉT, SZERKEZETÁTALAKÍTÁSÁT ÉS FEJLESZTÉSÉT CÉLZÓ TÁMOGATÁSAINAK ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

i. Az infrastruktúra építése és üzemeltetése megfelel-e egy világosan meghatározott, általános érdekű célkitűzésnek (regionális fejlesztés, hozzáférhetőség, stb.)

(311) A 2002. és 2003. évi támogatások a fő kifutópálya felújítási munkáit, a repülőterek parkolóterületei burkolatainak illesztéseit, kapcsolódási pontok kiépítését és gyors kijáratok kialakítását érintették, amelyek lehetővé teszik az óránkénti műveletek számának növelését, és ezáltal a meglévő infrastruktúra használatának optimalizálását. A Franciaország által szolgáltatott információkból kitűnik, hogy a repülőtér két kifutópályája semmilyen módosításon nem esett át 1980 és 2000 között, miközben a kereskedelmi műveletek számra 46 603-ról 100 047-re nőtt. Ezen intézkedés célja tehát a repülőtér repülési területei közeljövőben bekövetkező túltelítettségének kezelése.

(312) A 2004. évi támogatás az 1. csarnok kapacitásának bővítéséhez, az 1. kifutópálya optimalizációjához és a 2. kifutópálya felújításához járult hozzá. Ezeket az átalakításokat szükségesnek tekintették ahhoz, hogy lehetővé tegyék a Marseille Provence repülőtér számára, hogy kezelje az európai forgalom jelentős növekedését, figyelemmel az utasok számának alakulására vonatkozó előrejelzésekre ⁽⁶⁷⁾.

(313) A TGV számára hozzáférhető vasúti pályaudvar kialakítása a különböző közlekedési módok közötti jobb koordinációt célozta.

(314) Az mp2 terminál építése kapcsán elmondottakhoz hasonlóan a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtér bővítése, szerkezetátalakítása és fejlesztése a légiközlekedés folyamatosságának és jövőbeli fejlődésének biztosítását célzó, általános érdekű célkitűzésnek felel meg.

ii. Az infrastruktúra szükséges a kitűzött cél eléréséhez, és arányos azzal

(315) Az elvégzett munkálatok szükségesek voltak a repülőtér „kifutópálya” oldalához tartozó kapacitások növeléséhez és fenntartásához, a szűk keresztmetszetek orvoslásához, valamint a nagy sebességű vonatok hálózatával való összekapcsolódás optimalizálásához.

(316) Ezenfelül a Conseil général támogatása az elvégzett munkálatok 9,5 %-ának, és az eredeti berendezési program 7 %-ának felel meg. A Communauté Urbaine de Marseille Métropole Provence támogatása az elvégzett munkálatok 6,2 %-ának, és az előzetes munkálati program 5,6 %-ának felel meg.

(317) Meg kell állapítani, hogy a kiépített infrastruktúra szükséges és arányos a követett általános érdekű célkitűzéshez képest.

iii. Az infrastruktúra középtávú kihasználtsági kilátásai kielégítőek, különösen a meglévő infrastruktúra kihasználtságát illetően

(318) A finanszírozott módosításokat szükségesnek tekintették a további forgalom fogadása érdekében. Márpedig a rendelkezésre álló adatokból kitűnik, hogy a Marseille Provence repülőtérén szállított utasok száma 2006 és 2012 között több, mint 25 %-kal nőtt. Ezenfelül a kifutópályák kapacitása mostanra évi 140 000 művelet. A 2006. augusztus 4-i prefektusi rendelet mellékletében szereplő zajkitettségi tervről szóló jelentésben szereplő előrejelzések a repülőtér 2015. évi forgalmi célját 113 909 művelettel érik el, míg a 2020. évi cél 122 449 művelet. Ekképpen a kifutópályák és a bekötő és kivezető utak átalakítása lehetővé teszi a forgalmi előrejelzésekkel való szembenézést 2020-ig, az infrastruktúra használatának perspektívái kielégítőek.

iv. Az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított

(319) A rendelkezésre álló adatok szerint az infrastruktúrához való hozzáférés minden lehetséges felhasználó számára egyenlő feltételek mellett és megkülönböztetésmentesen biztosított.

⁽⁶⁷⁾ A 2004. május 14-én a marseille-provence-i repülőtér és a Communauté Urbaine de Marseille Métropole Provence között kötött partnerségi megállapodásban az országos forgalom évi 5 %-os növekedése és a nemzetközi forgalom évi közel 10 %-os növekedése szerepel 2003 és 2006 között.

v. A kereskedelem fejlődése a közösségi érdekekkel ellentétes mértékben nem sérül

- (320) Ahogy az a (293) és (308) preambulumbekzdésekben szerepel, a Marseille Provence repülőtér forgalmának alakulása nem érintette az ugyanazon vonzaskörzetben található repülőkterek tevékenységét, és a kereskedelemre sem hatott ki a közérdekkel ellentétes módon.

vi. A támogatás szükségessége

- (321) A beruházásról szóló döntés a Párizs-Marseille TGV-vonal 2000-es megnyitásával és a légiforgalom 2001. szeptember 11. utáni visszaesésével jellemezhető körülmények között született. A Marseille Provence repülőtér finanszírozási kapacitásai egyébként rendszeresen és egyértelműen visszaestek 2000-től 2003-ig. A CCIMP-nek tehát reagálnia kellett az utasforgalom és a teherforgalom erőzójára. E támogatások intenzitása 13 %-ra korlátozódott ⁽⁶⁸⁾. Mivel a repülési területeken történt beruházásokat nem lehetett volna elkerülni, a támogatás hiányában a programot több mint 3 millió EUR-val kellett volna csökkenteni, amelyet valószínűleg az 1. csarnok azon átalakításából vontak volna el, amely azt célozta, hogy fogadni lehessen az utazásszervezőket, hogy jegyértékesítési pultokat lehessen biztosítani a légitársaságok részére, valamint, hogy ki lehessen alakítani az üzlethelyiségeket. Márpedig e beruházások azok, amelyek lehetővé tették a külföldi társaságok és az utazásszervezők fogadását, valamint a kereskedelmi bevételek fejlesztését.
- (322) A támogatás nyújtásának időpontjában fennálló piaci feltételekre – a repülőtéri infrastruktúrába befektetni nemigen kívánó magánszereplők tapasztalatainak és kezdeményezéseinek hiánya, a magas kockázati szint és a bizonytalan jövedelmezőségi kilátások egy frissen liberalizált piacon – figyelemmel egy magánbefektető minden valószínűség szerint nem fektetett volna a marseille-i repülőtér infrastruktúrájának felújításába és a repülőtérre vezető TGV vonalba. A támogatás ebből következően szükséges volt a követett cél eléréséhez. Egyebekben a támogatás korlátozott intenzitására figyelemmel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a támogatás nem volt aránytalan e cél megvalósításához viszonyítva.

7. A REPÜLŐTERET HASZNÁLÓ LÉGITÁRSASÁGOK JAVÁRA NYÚJTOTT INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE – A TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

7.1. A BELFÖLDI JÁRATOK CSÖKKENTETT UTASFORGALMI DÍJA RÉVÉN NYÚJTOTT ESETLEGES TÁMOGATÁS

- (323) Egy korábbi határozatában ⁽⁶⁹⁾ a Bizottság megállapította a meglevő és a közös piaccal összeegyeztethetetlen támogatások rendszerének fennállását a belföldi célrepülőtérre járatokat üzemeltető társaságok javára. Franciaország ezen mechanizmust megszüntető intézkedéseket fogadott el.
- (324) A 2007. évi Cocoéco döntésének Franciaország által benyújtott kivonata alátámasztja, hogy a belföldi és a schengeni övezetbe tartozó uniós tagállamok felé irányuló járatokra alkalmazandó utasforgalmi díjak mértékeit 2008. január 1-jétől kiigazították a Marseille Provence repülőtérén.
- (325) A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy ezzel a megszüntetett intézkedéssel kapcsolatban nem kell új vizsgálatot folytatnia.

7.2. A REPÜLŐTERET HASZNÁLÓ LÉGITÁRSASÁGOK RÉSZÉRE A REPÜLŐTÉRI DÍJAK DIFFERENCIÁLÁSA RÉVÉN NYÚJTOTT ESETLEGES TÁMOGATÁSOK, VALAMINT A RYANAIR ÉS AZ AMS RÉSZÉRE A MARKETINGSZERZŐDÉS RÉVÉN NYÚJTOTT ESETLEGES TÁMOGATÁSOK

7.2.1. ÁLLAMI FORRÁSOK ÉS BETUDHATÓSÁG

- (326) Annak eldöntése érdekében, hogy a CCIMP forrásai állami forrásoknak minősülnek-e, a Bizottság rámutat, hogy egy közigazgatási jellegű állami intézmény olyan önálló állami szervet jelent, amely ugyanakkor része a közigazgatás szervezetének, és hogy ennél fogva afelett a többi hatóság igen szoros felügyeletet gyakorol.

⁽⁶⁸⁾ Súlyozott átlag.

⁽⁶⁹⁾ Lásd a 31. lábjegyzetet.

- (327) Ezenkívül a CCI-k általános költségvetésének bevételeit a cégjegyzékben nyilvántartott társaságoktól beszedett adóbevétel jelenti.
- (328) Emellett a CCI-k a 2000/52/EK bizottsági irányelv ⁽⁷⁰⁾ értelmében vett hatóságok kategóriájába tartoznak, valamint a 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁷¹⁾ értelmében vett ajánlatkérő szervnek, illetve adott esetben a 2004/18/7K európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁷²⁾ értelmében vett ajánlatkérőnek minősülnek, és beszerzéseik tekintetében közbeszerzési eljárás hatálya alá tartoznak.
- (329) A Törvényszék ítélkezési gyakorlata szerint az állami szektor belső szervezetéhez tartozó elemek, valamint az egy állami szerv más szervekhez képest fennálló függetlenségét biztosító szabályok megléte nem kérdőjelezi meg e szerv állami jellegének elvét. Az uniós jog szempontjából nem engedhető meg, hogy az állami támogatásokra vonatkozó előírásokat már azzal is meg lehessen kerülni, hogy független intézményeket hoznak létre, amelyekre a támogatások kiosztását rábízák ⁽⁷³⁾. A francia jog szerint a CCI-k a francia állam közvetítő hatóságai. Aktusaik tehát mindenképpen a francia államnak tulajdoníthatók, mivel annak szerves részét képezik. Mivel a CCI-k a közigazgatási részei, és más hatóságok szoros felügyelete alatt állnak (lásd a (10) preambulumbekendést), a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezen állami szervek határozatai szükségképpen az államnak tulajdoníthatók. A helyzet tehát eltér az állami vállalatokétól. A CCI-k esetében a betudhatóságot a Stardust Marine ügyben hozott ítélettől eltérően nem kell egy másik, egy állami vállalat döntéshozatali eljárásához kapcsolódó hatóságra támaszkodva bizonyítani, ahogy azt alátámasztja a jogszabályok által a CCI-kre bízott számos közérdekű feladat is.
- (330) Egyebekben, még ha a Bizottságnak bizonyítania is kellene a CCIMP döntései államnak tulajdoníthatóságát, mivel a CCIMP egyszerű állami vállalatnak tekintendő, akkor is rendelkezésére áll néhány olyan elem, amely alkalmas e betudhatóság alátámasztására.
- (331) Mindenekelőtt a CCIMP szoros közigazgatási felügyelet alatt áll, ahogy azt a 2.1.2. szakaszban kifejtettük. Konkrétan, a CCIMP repülőtéri díjakra vonatkozó döntéseinek végrehajthatóságához többek között szükséges a felügyeleti hatóság jóváhagyása. Ezenfelül, a Conseil général des Bouches-du-Rhône-ból, a Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur-ból és a Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole-ból álló Cocoéco-val minden alkalommal egyeztetnek az új repülőtéri díjmértékek bevezetését megelőzően, és az jóváhagyja ezeket.
- (332) Nagyon valószínűtlen tehát, hogy a Cocoéco ne hagyta volna jóvá az AMS-szel kötött marketingszerződés megkötését is, vagy legalábbis, hogy nem vett részt e döntés meghozatalában. Noha formálisan nem döntött e szerződésről, jóváhagyja a repülőtér forrásainak általános mérlegét, a repülőtéri díjak felügyelete révén. Márpedig a repülőtéri díjakra és az AMS-szel kötött marketingszerződésekre vonatkozó döntéseknek éppen, hogy együttes értékelés tárgyát kell képezniük.
- (333) Ezenfelül a CCIMP több partnerségi megállapodást ⁽⁷⁴⁾ kötött az érintett önkormányzatokkal, annak érdekében, hogy azok pénzügyi szempontból átvállalják a repülőtéri infrastruktúrába irányuló beruházási programok egy részét. E pénzügyi részvétel ellentételezéseként a Marseille Provence repülőtér vállalta, hogy olyan dinamikus üzletpolitikát folytat, amely alkalmas a belföldi és nemzetközi útvonalak maximális fejlesztésének biztosítására, ⁽⁷⁵⁾ és amellyel kapcsolatban kiemelték, hogy azt a „Conseil généralal egyeztetve” kell megvalósítani, amennyiben az utóbbi kérheti a repülőtértől, hogy nyújtsa be számára a légitforgalom alakulására és az új útvonalak kialakításának lehetőségeire vonatkozó tanulmányokat.
- (334) Egyébként általános jelleggel mind Franciaország, mind a CCIMP azt adta elő, hogy a Marseille Provence repülőtér által elfogadott fejlesztési stratégia a környező régió gazdasági dinamizmusára és a munkahely-teremtésre irányuló, általános érdekű célkitűzést követett, amely célokhoz a területi önkormányzatoknak közvetlen érdekük fűződik, ahogy arra a CCIMP-vel kötött megállapodásokban is emlékeztettek ⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷⁰⁾ A Bizottság 2000. július 26-i 2000/52/EK irányelve a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról szóló 80/723/EGK irányelv módosításáról (HL L 193., 2000.7.29., 75. o.).

⁽⁷¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 31-i 2004/18/EK irányelve az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról (HL L 134., 2004.4.30., 114. o.).

⁽⁷²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 31-i 2004/17/EK irányelve a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról (HL L 134., 2004.4.30., 1. o.).

⁽⁷³⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-358/94. sz. Air France kontra Bizottság ügyben 1996. december 12-én hozott ítélete, 62. pont (EBHT 1996., II-2109. o.).

⁽⁷⁴⁾ A Conseil Généralal 2002. október 3-án, 2003. szeptember 5-én, 2005. május 19-én kötött megállapodások, valamint a Communauté urbaine de Provence Métropole-lal 2004. május 14-én kötött megállapodás.

⁽⁷⁵⁾ 2003. szeptember 5-i és 2005. május 19-i megállapodás.

⁽⁷⁶⁾ Lásd például a 2005. május 19-i megállapodás preambulumát.

- (335) Egyebekben a (10) preambulumbekzdés fényében úgy tűnik, hogy a CCI-k a közigazgatás szervezetébe tagozódnak, gazdasági tevékenységüket teljesen különleges feltételek mellett végzik, amelyek egyáltalán nem hasonlíthatók a magánszereplőkre vonatkozó feltételekhez, jogállásuk a közjog körébe tartozik, valamint a hatóságok jelentős felügyeletet gyakorolnak a CCI-k irányítása felett.
- (336) A fentiek fényében ebből következően meg kell állapítani, hogy a repülőtéri díjmértékekkel összefüggő intézkedéseket és az AMS-szel kötött marketingszolgáltatási szerződést állami forrásokból finanszírozták, és azok finanszírozása az államnak tulajdonítható.

7.2.2. SZELEKTÍV ELŐNY A MARSEILLE PROVENCE REPÜLŐTÉREN MŰKÖDŐ LÉGITÁRSASÁGOK SZÁMÁRA

- (337) Annak megállapításához, hogy egy állami intézkedés támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a társaság olyan gazdasági előnyt élvez-e, amelynek segítségével elkerül bizonyos költségeket, amelyeket egyébként a saját pénzeszközeiből kellene kifizetnie, vagy olyan előnyt élvez, amelyet rendes piaci körülmények között nem kapott volna meg.
- (338) A Bizottság e tekintetben emlékeztet arra, hogy a körültekintő piaczgazdasági szereplő teszt alkalmazásában a regionális fejlesztési megfontolások nem vehetők figyelembe.

Az összehasonlító megközelítés alkalmazása

- (339) A Ryanair előadja, hogy az olyan gazdasági előny fennállásának kizárása érdekében, amelyet rendes piaci körülmények között nem lehetett volna megkapni, az 1999. évi megállapodások által előírt díjakat a más európai repülőtereken a fapados légitársaságok tekintetében alkalmazott repülőtéri díjakkal kell összehasonlítani.
- (340) A Bizottság elvi síkon nem zárja ki e megközelítést. Az összehasonlító elem meghatározása ugyanakkor mindegyik az azt feltételezi, hogy ki lehet választani kellő számú összehasonlítható, rendes piaci feltételek mellett hasonló szolgáltatásokat nyújtó repülőteret.
- (341) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy amikor az 1999. évi megállapodásokat megkötötték, az uniós repülőtereket sokan úgy tekintették, hogy azok a szociális és regionális célokat követő közigazgatás részei, és így azokat jövedelmezőségüktől függetlenül a hatóságok finanszírozták. Valójában az uniós repülőterek többsége jelenleg is a beruházási és működési költségeket fedező állami finanszírozásban részesül. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az e repülőterek által felszámolt díjak ezért általában nem a piaci megfontolásokkal, valamint a megalapozott előzetes nyereségességi kilátásokkal összhangban kerülnek meghatározásra, hanem elsősorban a szociális vagy regionális szempontoknak megfelelően.
- (342) A Bizottság egyebekben megjegyzi, hogy bár néhány repülőtér magántulajdonban áll, vagy üzemeltetését magánvállalkozás végzi, a szociális vagy regionális szempontok figyelembevétele nélkül, az e repülőterek által felszámolt díjak összegét erősen befolyásolhatják az állami finanszírozásban részesülő repülőtér-üzembentartók által felszámolt díjak, mivel ez utóbbiakat veszik figyelembe a légitársaságok a magántulajdonban álló, vagy magánvállalkozás által üzemeltetett repülőterekkel történő tárgyalás során.
- (343) A jelen ügyben az összehasonlítási pontként szolgáló repülőterek privatizációjuk előtt állami finanszírozásban részesültek, az alábbiak szerint. Ekképpen, az állami alapok tulajdonában álló lutoni repülőteret egy magántársaság kezdte üzemeltetni, miután ott 80 millió GBP összegű beruházás történt egy köz- és a magánszféra közötti partnerség keretében. A liverpooli repülőtér többek között az Unió strukturális alapjainak társfinanszírozásában részesült, a veszteséges prestwicki repülőteret pedig nemrég vették ismét állami tulajdonba szimbolikus 1 GBP vételárért. Ezenfelül nem bizonyos, hogy az előzetesen meglevő infrastruktúrák költségét figyelembe vették e referenciarepülőterek privatizációja során. Végül, az Oxera-tanulmány adatainak összehasonlíthatósága korlátozott, mivel a Marseille Provence repülőtérén fizetett árak nem veszik figyelembe az AMS-szel kötött marketingszerződést, míg az összes többi repülőtér esetében megjelölt árak nem tartalmazzák a repülőtér által a Ryanair marketingtevékenységéért fizetett hozzájárulásokat.
- (344) E körülmények között a Bizottság nem tud olyan összehasonlítási pontot rögzíteni, amely megfelelő a repülőtér-üzemeltető által nyújtott szolgáltatások valódi piaci árának megállapításához.

A jövedelmezőség elemzése

- (345) Egyértelműen meghatározott összehasonlítási elem hiányában a Bizottság úgy véli, hogy a többletjövedelmezőség előzetes elemzése jelenti a releváns kritériumot a javasolt, vagy a repülőtér-üzemeltetők által a különböző légitársaságokkal kötött megállapodások értékelésének elvégzése szempontjából. Ebben az összefüggésben a megvizsgált intézkedések a repülőtér – legalábbis hosszú távon a jövedelmezőséghez vezető – átfogó stratégiája megvalósításának egyik részét jelentik.
- (346) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az eltérő árak rögzítése szokásos kereskedelmi gyakorlatnak minősül. Ugyanakkor azonban az árakat megkülönböztető politikáknak üzletileg igazottnak kell lenniük annak érdekében, hogy megfeleljenek a piaczgazdasági szereplő elvének ⁽⁷⁷⁾.
- (347) Franciaország előadja, hogy a Marseille Provence repülőtér racionálisan járt el, és állítását a repülőtérre vonatkozó utólagos számítások benyújtásával támasztja alá.
- (348) A Bizottság e kritérium értékelése céljából figyelembe veszi mind a repüléssel kapcsolatos bevételeket (repülőtéri díjak), mind pedig a repülőtér nem légiforgalmi tevékenysége által generált bevételeket (kereskedelem, parkolás, stb.).

7.2.2.1. Az új útvonalak kialakítása miatt nyújtott díjcsökkentések

- (349) A CCIMP egymás után az új légi útvonalak kialakítását ösztönző két díjcsökkentési rendszert is bevezetett. 2004. december 6-án a Cocoéco az utasforgalmi útvonalak esetében a leszállási, világítási és parkolási díjak, egyekben pedig a leszállási és világítási díjak esetében az első évre 90 %-os csökkentést, míg a második évre 50 %-os csökkentést szavazott meg. E mechanizmus 2005. február 15-től 2009. július 31-ig volt hatályban.
- (350) Az első intézkedés kapcsán Franciaország előadja, hogy egy 2004. december 8-i előzetes jövedelmezőségi tanulmány úgy becsülte, hogy egyfelől [...] * EUR az éves csökkentés a fennálló vonalak, illetve azon vonalak vonatkozásában, amelyeket ezen intézkedés hiányában is létrehozta volna, másfelől pedig évi [...] * EUR a személyzeti beszerzések és a gépjármű-parkolók többletköltsége. Csupán az új útvonalak 20 %-áról feltételezték, hogy fennmarad a harmadik évre is, ami [...] * EUR összegnek felel meg. A kialakított új útvonalak bevételeit [...] * EUR-ra becsülték. Az eredeti tanulmányban szereplő feltételezések megfogalmazásuk időpontjában realizitáskusnak tűntek.
- (351) Mivel a repülőtér pozitív haszonkulcsra számított, és mivel ezen intézkedés kapcsán nem merült fel eredeti befektetés, a Bizottság úgy döntött, hogy az összegegyeztetendő a körültekintő piaczgazdasági szereplő elvével.
- (352) A 2005. február 15-től 2009. július 31-ig hatályos csökkentést illetően Franciaország előterjeszti a Cocoéco 2009. szeptember 14-i ülésének anyagait, amelyek szerint egyrészt a csökkentési összegek 83,1 %-a olyan útvonalakat érintett, amelyeket a csökkentések végét követően is fenntartottak, másrészt pedig, hogy a módosítás nem eredményezett semmilyen kapacitással kapcsolatos beruházást.
- (353) Végül az ezen Cococéco során javasolt módosítás gazdasági hatásvizsgálata arra a következtésre jut, hogy minden, a díjcsökkentéssel érintett járatot igénybe vevő utas után 3 év alatt pozitív lesz az intézkedés átlagos haszonkulcsa:
- az mp1 esetében: [...] * – [...] * = [...] * EUR
- az mp2 esetében: [...] * – [...] * = [...] * EUR
- (354) E fejlemény azt támasztotta alá, hogy az előzetes kiindulási számítások valójában nagyon óvatosaak voltak: így különösen az új útvonalak jóval több, mint 20 %-a maradt fenn az eredeti csökkentések időtartamán túl. Ebből következően az üzleti tervek aktualizációja, és a későbbi tanulmányok elkészítése során naprakésszé tették az előfeltevéseket, annak érdekében, hogy figyelembe vegyék az ezen intézkedéssel kapcsolatban szerzett eredeti tapasztalatokat.

⁽⁷⁷⁾ Lásd a 2011/60/EU határozatot és az az SA.23324 – C 25/07 (korábbi NN 26/07) számú intézkedésről – Finnország A Finavia, az Airpro és a Ryanair a Tampere-Pirkkala repülőtérén – ügyben hozott, 2012. július 25-i 2013/664/EU bizottsági határozatot (HL L 309., 2013.11.19., 27. o.).

- (355) E tapasztalatok alapján egy az új útvonalakra vonatkozó második ösztönzőrendszert fogadtak el 2009. szeptember 18-án, amely 2010. február 1-jéig volt hatályban. E rendszer 60 %-os csökkentést biztosított az új útvonal üzemeltetésének első évében, 45 %-ot a második és 20 %-ot a harmadikban. Emellett előnyös haszonkulcs kialakítását célozta. A fent bemutatott számítások alapján a második rendszer jövedelmezősége szintén ésszerű volt. Azt fokozatosan megszüntették, és 2011. október 31-én ért véget.
- (356) A Bizottság tehát megállapítja, hogy ezen intézkedés szintén összhangban áll a körültekintő piacgazdasági szereplő elvével, mivel azt irányozták elő, hogy a rendszer többlethasznot eredményezzen.

7.2.2.2. *Az éjszakai parkolás ingyenessége*

- (357) 2005. március 1-jétől mindmáig ingyenes az utasszállítási tevékenységhez kapcsolódó parkolás legalább egy IATA szezon során ugyanazon célpontba irányuló napi öt járat esetében, illetve a 22h és 6h között legalább hat egymást követő órán át parkoló gépeknél. Ez az intézkedés hátrányos megkülönböztetés nélkül alkalmazandó mindkét terminálon valamennyi légitársaság vonatkozásában.
- (358) Franciaország szerint a repülőtéri éjszakai parkolás lehetővé teszi a légitársaságok számára, hogy reggel az első résidőben vegyenek fel utasokat, és mindig nap végén szálljanak le, vagyis, hogy az átlagos járatok esetében napi 3 helyett 4 rotációt végezzenek.
- (359) Franciaország előadja, hogy egy a 2004. évi könyvelőcégtől származó tanulmány lehetővé teszi annak előzetes megállapítását, hogy ez az intézkedés jövedelmező a repülőtér üzemeltetője számára..
- (360) E tanulmány azon a feltevésen alapul, amely szerint az mp1 terminál esetében kizárólag az átlagos belföldi járatoknál állhatnak elő az éjszakai parkolás ingyenessége folytán további rotációk. Az mp2 terminál esetében, mivel a terminál ügyfeleit jelentő fapados légitársaságok nem üzemeltetnek egyetlen napi indulású és érkezésű járatot éjszakai bázisukról, ezért úgy becsülték, hogy minden repülőgéjük esetében keletkezhet napi egy többlet-rotáció. Az ezen többletrotációkra vonatkozó feltételezésekre 50 %-os súlyozási tényezőt alkalmaztak.
- (361) A benyújtott tanulmány alapfeltevése az, hogy az éjszakai parkolás által eredményezett többletköltségek a munkaerő-költségek, a fenntartási és javítási költségekre, valamint a napi fogyasztási költségekre korlátozódnak, amelyeket éjszakánként és repülőgépenként [...] EUR-re becsülnék.
- (362) Az eredeti tanulmányban szereplő feltételezések megfogalmazásuk időpontjában realisztikusnak tűntek. Egy 2008-ban készült tanulmányból kitűnik, hogy a költségeket valójában alulbecsülték, ugyanis arra számítottak, hogy az ezen intézkedés által eredményezett többletrotációk mégiscsak nettó hasznot fognak eredményezni 2010-től. Ebből következően az üzleti tervek aktualizációja, és a későbbi tanulmányok elkészítése során naprakésszé tették a feltételezéseket annak érdekében, hogy figyelembe vegyék az ezen intézkedéssel kapcsolatban szerzett eredeti tapasztalatokat.
- (363) Ezen körülmények összességéből kitűnik, hogy a CCIMP körültekintő piacgazdasági szereplőként járt el, amikor úgy döntött, hogy ingyenes éjszakai parkolást tesz lehetővé a Marseille Provence repülőtéren.

7.2.2.3. *A marketing tevékenységek finanszírozása*

- (364) A Marseille Provence repülőtéren a marketingtevékenységek finanszírozásának első mechanizmusát a CCIMP 2005. november 21-i határozata vezette be. E rendszert ugyanakkor annak hatálybalépése előtt megszüntették. Franciaország szerint csak a BMI baby részére eredményezett volna [300 000 EUR-nál alacsonyabb összegű]* kifizetést.
- (365) Franciaország előadta, hogy ezen összeg, amennyiben az állami támogatásnak minősülhet, az 1998/2006/EK rendelet hatálya alá tartozik. 2012-ben a BMI baby társaság működése megszűnt.
- (366) A Bizottság megállapítja, hogy e támogatás valóban csekély összegű támogatásnak minősül.

[illegible]

[illegible]

A jövedelmezőség elemzése (ezer EUR, folyó áron)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2005- 2021 ÖSSZE- SEN	Belső megtérü- lési ráta
Cash-flow összesen 2021. végi nettó könyv szerinti érték- kel, FT nélkül	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Cash-flow összesen 2021. végi nettó könyv szerinti érték- kel, FT -vel	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
CASH-FLOW KÜLÖNBSÉG	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Cash-flow összesen 2021. végi aktualizált nettó könyv szerinti értékkel, FT nélkül	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
CASH-FLOW ÖSSZE- SEN 2021. végi ak- tualizált nettó könyv szerinti értékkel, FT-vel	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
ÖSSZESÍTETT CASH- FLOW KÜLÖNBSÉG	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Forrás: Aktualizált 2005. szeptember 15-i üzleti terv (FT – fapados terminál).

- (369) Az egyszerűsített terminálprojekt jövedelmezőségének és a megfelelő díjmértéknek a megállapítása érdekében a körültekintő gazdasági szereplő figyelembe vesz valamennyi repüléssel összefüggő és repülésen kívül bevételt, tekintettel a forgalom iránti kereslet rugalmasságára a tervezett repülőtéri díj mértékéhez viszonyítva. Az utasforgalmi díj és az utasforgalmi funkció költségének szintje közötti eltérés, amelyet a repülésen kívüli bevételek fedeznek, tehát nem jelent a légitársaságok részére biztosított előnyt, hanem az az üzemeltető mögöttes optimalizációjának következménye, amely éppen ellenkezőleg, a projekt jövedelmezővé tételére irányul.
- (370) A 13. táblázat tartalmazza az mp2 terminálon alkalmazott utasforgalmi díjak mértékeit (a check-in pultokon kívül)

13. táblázat

Évek	Utasonkénti díj EU-n belüli járatoknál (EUR)		Utasonkénti díj EU-n kívüli járatoknál (EUR)	
	Eredeti	Visszamenőleges	Eredeti	Visszamenőleges
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) 2009-ben a díjmértékeket kiigazították, miután a Conseil d'État megsemmisítette a díjmértékeket. A 2009. február 18-i Cocoéco döntése részletesen ismerteti az e díjmértékek rögzítését eredményező, az egyes terminálokhoz kapcsolódó, a Mazars-iroda 2008-ban készített tanulmányában ismertetett, a következő hat évet érintő költségeken és bevételeken alapuló számítási módszereket. E tanulmány keretében, és az azt alátámasztó előrejelzések alapján a figyelembe vett költségek az egyes terminálokhoz kapcsolódó épületekre vonatkozó költségeket, a karbantartási és fenntartási költségeket, továbbá az utasforgalmi funkcióhoz való kapcsolódásuk és az egyes terminálok céljaira való felhasználásuk arányában az üzemeltetési költségeket érintik. A figyelembe vett bevételek kiterjednek a repülőtéri díjak bevételeire (utasforgalmi díjak és check-in pultok), illetve repülőtérrel keletkezett, és az egyes terminálokhoz kapcsolódó kereskedelmi bevételekre (üzletek és parkolás).
- (372) Úgy tűnik, hogy az utasforgalmi díj mértékeit oly módon állapították meg, hogy a repüléssel összefüggő bevételek az utasforgalmi funkció vonatkozásában ugyanolyan haszonkulcsot fedezzenek az mp1 terminálon és az mp2 terminálon [50 % és 80 % között a 2007. 2008., 2009. és 2010. években]*.
- (373) A 2009. február 18-i határozatban ismertetett pénzügyi adatokból kitűnik, hogy ha egyszerre vesszük figyelembe a repülőtéri díjak bevételeit és az utasforgalmi funkcióhoz kapcsolódó kereskedelmi bevételeket, azok az mp2 terminál e funkciójának költségeit [100 % és 140 % közötti mértékben fedezik a 2007., 2008., 2009. és 2010. évek vonatkozásában]*, figyelemmel az utasforgalmi díj 2009. május 25-i határozatban rögzített mértékére.
- (374) Az mp2 terminálon az utasforgalmi díjmértékeket egy előzetes pénzügyi tanulmány alapján rögzítették. Az utóbbi minden alkalmazandó csökkentést figyelembe vett. A pénzügyi tanulmány szerint az egyes terminálok díjainak fedezniük kell a vonatkozó költségeket. A tanulmány arra a megállapításra jutott, hogy a nettó jelenérték pozitív.
- (375) Míg az új díjmértékeket úgy számítják ki, hogy a repülőtér összes költségét fedezzék, az egyes közös terhek terminálok közötti elosztását szolgáló korrekciót követően, az eredeti díjmértékek már fedezték a légitársaságok és valamennyi további utas érkezéséhez közvetlenül kapcsolódó határköltségeket is. Ebből következően mindenkor arra számítottak, hogy a légitársaságok tekintetében alkalmazott díjmértékek legalább a repülőtér légitársaság által igénybevételeivel kapcsolatos határköltségeket fedezik.

- (376) Egyébként az mp2 terminál megépítéséhez vezető eredeti üzleti tervben a repülőtér pozitív nettó jelenérték elérésére számított. A díjmértékek bármilyen új módosítását megelőzően a repülőtér ésszerű becsléseket készített, amelyek szerint az intézkedések pozitívan járulnak hozzá a repülőtér jövedelmezőségéhez.
- (377) Ennélfogva a Bizottság úgy véli, hogy az mp2 terminál díjmértékeit rögzítő határozat megfelel a körültekintő piaczgazdasági szereplő elvének. Ugyanez áll az ezen díjmértékeket a 2006–2008. évekre, illetve 2009. augusztus 1-jétől megállapító 2009. május 25-i határozatra.

7.2.2.5. Az AMS-szel kötött marketingszerződés

A Ryanair és az AMS számára nyújtott gazdasági előny közös vizsgálata

- (378) A Bizottságnak először azt kell megvizsgálnia, hogy az általuk esetlegesen élvezett gazdasági előny azonosítása céljából a Ryanairt és az AMS-t külön-külön vagy együttesen kell-e vizsgálni.
- (379) A Bizottság mindenekelőtt megállapítja, hogy az AMS a Ryanair 100 %-os leányvállalata, valamint, hogy egyik igazgatója a Ryanair felsővezetője ⁽⁷⁸⁾. A Bizottság egyebekben megállapítja, hogy e társaságot valójában kizárólag abból a célból hozták létre, hogy marketingszolgáltatásokat nyújtson a Ryanair honlapján, és hogy nem végez más tevékenységet.
- (380) Ezenfelül a CCIMP repülőtéri tanácsa 2005. november 15-i ülésének előkészítő irataiból kitűnik, hogy a Ryanair honlapján a reklámszolgáltatások vásárlása, illetve a az új útvonalak indításával kapcsolatos támogatási mechanizmus létrehozása egyaránt olyan költségfeltételek kialakítását célozta a Marseille Provence repülőtérén, amelyek lehetővé teszik a Ryanair jövedelmezőségi kritériumainak kielégítését, többek között egy repülőgép-bázis kialakítása tekintetében.
- (381) A Franciaország által válaszában előterjesztett érvekből az is kitűnik, hogy az AMS-szel kötött szerződés pénzügyi részletszabályait a Ryanair által működtetett egyes járatok kapcsán megállapított pénzügyi haszonkulcsok függvényében rögzítették. Franciaország arra is rámutatott, hogy az AMS-szel kötött szerződés különböző kötelezettségvállalásokat tartalmazott a Ryanair részéről a repülőtérén bázissal rendelkező repülőgépek számát, a napi gyakoriságok számát és az éves utasszámot illetően. Végül Franciaország válaszában rámutat, hogy a CCIMP magatartását „az új útvonalak kialakítását célzó módosítások, és a kizárólag a Ryanair-járatokat érintő AMS-szerződés együttes hatása” alapján kell értékelni, és hangsúlyozza, hogy „a különböző intézkedésekre együttesen vonatkozó ezen tanulmány valóban különösen releváns a jelen ügyben” ⁽⁷⁹⁾.
- (382) Végül a Bizottság emlékeztet arra, hogy e megközelítést követte a pau-i repülőtérén hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló, 2007. november 29-i határozatában, az ugyanezen a repülőtérén az eljárás kiterjesztéséről szóló, 2012. január 25-i határozatában, valamint a La Rochelle-i és angoulême-i repülőtereken az eljárás megindításáról szóló, 2012. február 8-i és március 23-i határozatában.
- (383) Ezen okok összessége miatt együttesen kell értékelni a Ryanair és az AMS javára hozott intézkedéseket annak eldöntése céljából, hogy fennállt-e a gazdasági előny, mivel a Ryanair és az AMS ténylegesen a szóban forgó intézkedések egyetlen kedvezményezettjét alkotják ⁽⁸⁰⁾.
- (384) A Bizottság egyebekben megjegyzi, hogy a repülőtér üzemtetői részéről az AMS által a Ryanair honlapján nyújtott marketingszolgáltatásokból eredő egyetlen potenciális előny abból ered, hogy nőtt a Ryanairt igénybe vevő utasok száma. Márpedig a forgalomra és a telítettségére vonatkozó becslések lényeges összetevői a Ryanairrel kapcsolatba lépés jövedelmezőségére vonatkozó elemzésnek ⁽⁸¹⁾. A Bizottság ebből következően úgy ítéli meg, hogy a körültekintő piaczgazdasági szereplő kritériumának alkalmazása szempontjából a Ryanairrel való üzleti kapcsolatra lépés célszerűségének értékelése ⁽⁸²⁾ során nem lehet figyelmen kívül hagyni a marketingszerződések párhuzamos megkötését és különösen azok költségeit.

⁽⁷⁸⁾ Lásd Aquitánia regionális számviteli kamarájának a CCIPB-ről szóló, 2006. október 19-én elfogadott beszámolóját, amely különösen arra a következtetésre jut, hogy az AMS egyszerűen a Ryanair oldalhajtása, amelyet a Ryanair két magas rangú vezetője irányít.

⁽⁷⁹⁾ Franciaország 2012. március 12-i levele, 108. pont.

⁽⁸⁰⁾ A Bizottság az értékelés további részében tehát a „Ryanair/AMS” kifejezést használja a szóban forgó intézkedések kedvezményezettjének megjelölésére.

⁽⁸¹⁾ Vagy egy új útvonal elindítása jövedelmezőségének értékelése.

⁽⁸²⁾ Útvonal nyitása, a járatok számának, illetve gyakoriságuknak a változtatása, stb.

A körültekintő piacgazdasági szereplő kritériuma

- (385) 2006. május 19-én a CCIMP ötéves időtartamra ajánlati felhívás és előzetes közzététel nélkül egy alkalommal ugyanilyen időtartamra meghosszabbítható reklámhelyvásárlási szerződést kötött az AMS társasággal, a Ryanair légitársaság 100 %-os leányvállalatával. A Cocoéco 2009. február 18-i határozatában a 2009. május 25-i határozat tárgyát képező díjmértékek rögzítése kapcsán kiemelték, hogy az AMS-szerződés költsége a szerződés időtartamára, vagyis 2006. október és 2011. október között [...] * EUR, vagyis évi [...] * EUR.
- (386) Franciaország elsődlegesen előadja, hogy az e szerződés alapján teljesített kifizetések megfelelnek az online marketingszolgáltatások piaci árának, és ebből arra a következtetésre jut, hogy a CCIMP körültekintő piacgazdasági szereplőként járt el, amikor szerződést kötött az AMS-szel.
- (387) Ugyanakkor, ahogy az a 7.2.2.5. szakaszban kifejtésre került, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az AMS társaságnak és a Ryanair társaságnak nyújtott esetleges előnyöket együttesen kell elemezni, a légitársaság és leányvállalata által nyújtott szolgáltatások elválaszthatatlan jellegére figyelemmel. A Bizottság ugyanis úgy véli, hogy az AMS által biztosított marketingszolgáltatások potenciális értéke a Ryanair forgalmának növelésén alapul.
- (388) Franciaország válaszából úgy tűnik, hogy egyetért ezzel az elemzéssel. Franciaország ugyanis előadja, hogy egy körültekintő gazdasági szereplő egy Ryanair által üzemeltetett járat jövedelmezőségének megállapítása céljából együttesen elemezte volna a Ryanairre alkalmazandó díjkeretet és az AMS-től vásárolt marketingszolgáltatások költségét, valamint, hogy a CCIMP is ezt az okfejtést követte a szerződés megkötéséről szóló 2006. május 19-i határozatában.
- (389) Mivel az AMS által nyújtott marketingszolgáltatások elválaszthatatlanok a Marseille Provence repülőtér és a Ryanair légitársaság közötti kapcsolatok keretétől, ezért a két vállalat részére nyújtott előnyöket együttesen kell tanulmányozni.
- (390) Ennélfogva a CCIMP részéről az AMS-szel 2006. május 19-én kötött szerződés megkötésének időpontjában tanúsított magatartást nem lehet az egyéb, hasonló szolgáltatást nem kínáló internetes hirdetőik ajánlataival összehasonlítva értékelni.
- (391) Franciaország másodlagosan előadja, hogy a CCIMP által az AMS-szel kötött szerződés jövedelmező beszerzést jelent a Marseille Provence repülőtér számára, különösen az mp2 terminál tevékenysége szempontjából.
- (392) Emlékeztetni kell arra, hogy az mp2 terminál építésébe irányuló beruházás jövedelmezőségére vonatkozó tanulmány (a 2006. májusban aktualizált 2005. szeptemberi üzleti terv) nem az AMS-szel kötött szerződés költségeit veszi figyelembe, hanem a marketingköltségekből való részesedés előző mechanizmusával kapcsolatos költségeket. E mechanizmust végül nem alkalmazták, ahogy az kifejtésre került a 7.2.2.3. szakaszban.
- (393) Franciaország előterjeszt egy, a Ryanair járatokhoz kapcsolódó pénzügyi haszonkulcsok 2007–2021 közötti időszakot érintő jövedelmezőségével kapcsolatos, 2005. szeptemberben készült és 2006. májusban az AMS-szel kötött szerződés megkötését megelőzően aktualizált tanulmányt, amelyre a CCIMP a szerződés megkötéséről szóló, 2006. május 19-i határozat meghozatala céljából támaszkodott.
- (394) E tanulmány az alábbi adatokon alapul (a 2007. év vonatkozásában):
- a járatonkénti pénzügyi haszonkulcs, az AMS-szerződés költségeinek figyelembevétele nélkül, az mp2 terminálon egy B737 repülőgép esetében [...] * EUR,
 - a Ryanair forgalma képviseli a „low cost” forgalomra vonatkozó feltételezések 85 %-át,
 - a Ryanair forgalma 2 694 járatot jelentett (egy 75 %-os telítettségű, 189 hellyel rendelkező repülőgépnek megfelelően).
- (395) E tanulmány rámutat, hogy a Ryanair társaság jelenléte a Marseille Provence repülőtéren a számára nyújtott díjfelvételek – többek között az új útvonalak és az éjszakai parkolás után nyújtott csökkentések – mellett, figyelemmel a leányvállalatától vásárolt marketingszolgáltatásokra is, azt eredményezi, hogy a repülőtér az első három évben veszteségeket szenved el, és csak a működés 4 évétől jelent pozitív haszonkulcsot a repülőtér számára. ⁽⁸³⁾

⁽⁸³⁾ Ezenkívül, a 2007-ben és 2008-ban elért forgalmi adatok és a Mazars-iroda auditált költségei alapján utólagosan készített tanulmányból kitűnik, hogy a társaság számára biztosított díjmérték-módosításokra, illetve a marketingszolgáltatások költségeire figyelemmel a Ryanair minden egyes járata veszteséget jelentett a repülőtér számára az első két évben.

[illegible]

- (398) Ebből következően a légitársaságok tekintetében alkalmazott díjmértékek az ismertetett különböző csökkentéseket és az AMS-szel kötött szerződés költségeit figyelembe véve mindenkor fedezik legalább a repülőtér légitársaság általi igénybevételéhez kapcsolódó többletköltségeket.
- (399) Egyébként az mp2 terminál megépítéséhez vezető eredeti üzleti tervben a repülőtér pozitív nettó jelenérték elérésére számított. A díjmértékek bármilyen új módosítását és az AMS-szel kötött marketingszerződés aláírását megelőzően a repülőtér ésszerű becsléseket készített, amelyek szerint az intézkedések pozitívan járulnak hozzá a repülőtér jövedelmezőségéhez.
- (400) Az eredeti üzleti tervben és új változataiban elképzelt feltevések és egyéb forgatókönyvek, illetve a későbbi intézkedésekhez kapcsolódó pénzügyi számítások realisztikusnak tűntek megfogalmazásuk időpontjában. A későbbi fejlemények azt mutatták, hogy valójában inkább óvatosak voltak. Ezenfelül ezeket rendszeresen naprakésszé tették és felülvizsgálták, a díjmértékeket rendszeresen kiigazították, annak érdekében, hogy biztosítsák a repülőtér hosszú távú és a díjmérték-módosítások rövid távú jövedelmezőségét.

7.2.3. A TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSÁRA VONATKOZÓ KÖVETKEZTETÉS

- (401) A 6.3. pontból kitűnik, hogy a Marseille Provence repülőtér a belső piaccal összeegyeztethető beruházási támogatásban részesült. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy amennyiben egy repülőtér-üzemeltető összeegyeztethető támogatásban részesült, az ilyen támogatásból származó előnyt nem adja át egy konkrét légitársaságnak, különösen, ha teljesülnek az alábbi feltételek:
- i. az infrastruktúra nyitott minden társaság előtt (beleértve azt az infrastruktúrát is, amelyet inkább bizonyos kategóriák, mint például a fapados légitársaságok vagy a charterjáratok használhatnak), és nincs fenntartva egy konkrét társaság számára; valamint
 - ii. a légitársaságok legalább a határköltségeket fedező díjakat fizetnek.
- (402) A jelen ügyben a Bizottság megállapítja először azt, hogy az mp2 terminál és az ahhoz csatlakozó repülőgép-parkoló nincs fenntartva egy konkrét társaság részére. Az mp2 terminál nyitott minden, azt használni kívánó társaság előtt, azzal, hogy az korlátozott szintű szolgáltatásokat kínál. Annak biztosítása érdekében, hogy a terminál nyitott legyen minden érdeklődő gazdasági szereplő előtt, a repülőtér felhívást tett közzé az infrastruktúra használatával kapcsolatos szándéknyilatkozat benyújtására. Márpedig mivel teljes kapacitása nincs kihasználva, a terminál minden érdekelt légitársaság rendelkezésére áll.
- (403) Másodszor, a fent ismertetett értékelésnek megfelelően (lásd 7.2.2.1–7.2.2.5. pontok), a légitársaságok továbbá olyan díjakat fizetnek, amelyek legalább az egyes megállapodások által eredményezett határköltségeket fedezik.
- (404) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a megvizsgált megállapodások a repülőtér –legalábbis hosszú távon a jövedelmezőséghez vezető – átfogó stratégiája megvalósításának egyik részét jelentik. A repülőtér és valamely légitársaság közötti szerződések által a repülőtér jövedelmezőségére gyakorolt hatás értékelése érdekében a Bizottság a rendelkezésre álló konkrét bizonyítékokat, valamint a megállapodások megkötésének időpontjában ésszerűen előrejelezhető fejleményeket veszi figyelembe. Figyelembe veszi különösen:
- i. az adott időszak piaci feltételeit, többek között a légiközlekedési piac liberalizációja folytán bekövetkezett változásokat, a fapados társaságok⁽⁸⁴⁾ és az egyéb „pontból pontba” szállítók piacra lépését és fejlődését, a repülőtéri ágazat szervezeti és gazdasági szerkezetének módosulásait;⁽⁸⁵⁾ a repülőterek által betöltött funkciók diverzifikálásának mértékét és összetettségét, a légitársaságok és repülőterek közötti verseny megerősödését, a piaci feltételek folytán beállt gazdasági bizonytalanságot, illetve a gazdasági összefüggés keretében fennálló minden egyéb bizonytalanságot;
 - ii. a repülőtér jövedelmezőségét illetően előirányzott hosszú távú hatásokat.

⁽⁸⁴⁾ A fapados társaságok piaci részesedése az 1992-es 1,5 %-ról 2013-ra 45,94 %-ra nőtt.

⁽⁸⁵⁾ Csak a 2000. december 12-i Aéroports de Paris ítélet időpontjától kezdődően kell a repülőtéri infrastruktúra megépítését és üzemeltetését úgy tekinteni, mint az állami támogatások ellenőrzésének hatálya alá eső feladatot (lásd a (228) preambulumbekendést). Ezen ítéletig a repülőtereket nem tekintették a Szerződés 107. cikke (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásoknak.

- (405) A Bizottság rámutat, hogy a Franciaország által nyújtott információk alapján a repülőtér az mp2 terminál megépítésére vonatkozó határozatot eredményező eredeti üzleti tervben hosszú távon pozitív nettó jelenérték elérését irányozta elő. Franciaország szerint az mp2 terminál pénzügyi eredményei megerősítették ezeket az optimista előrejelzéseket. Ehhez hasonlóan, a díjakból biztosított, a repülőtér egészére, így az mp1 terminálon is alkalmazandó csökkentések megbízható pénzügyi számításokra támaszkodtak, amelyek alapján a repülőtér arra számíthatott, hogy ezen intézkedések elfogadásával eléri a jövedelmezőséget. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az mp2 terminál jövedelmezőségét és felhasználását érintő előrejelzések ésszerűek és megbízhatóak voltak. A legtöbbszor óvatosnak bizonyultak. Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy az alkalmazott díjak, a nyújtott csökkentések, valamint az AMS-szel kötött marketingszerződés a repülőtér legalábbis hosszú távon jövedelmezőséghez vezető stratégiájának részét képezik.
- (406) Álláspontja szerint tehát a Marseille Provence repülőtér és az azt használó légitársaságok között kötött szerződések nem minősülnek állami támogatásnak. Egyebekben úgy ítéli meg, hogy e körülmények között, még ha állami támogatást is nyújtottak volna a légitársaságok részére, az mindenféleképpen összeegyeztethető lett volna a belső piaccal, ugyanazon okok miatt, amelyek a támogatás összeegyeztethetőségét a repülőtér vonatkozásában is igazolják.
- (407) Mivel az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének megfelelő halmozott kritériumok egyike nem teljesül, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vizsgált intézkedések nem tartalmazzak az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást.

8. VÉGKÖVETKEZTETÉSEK

8.1. INTÉZKEDÉSEK A REPÜLŐTÉR JAVÁRA

- (408) A Bizottság megállapítja, hogy Franciaország jogellenesen nyújtott beruházási támogatásokat a Marseille-Provence repülőtér részére, ezzel megsértve az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdését. Meg kell ugyanakkor állapítani, hogy e támogatások az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethetők a belső piaccal.
- (409) A repülőtéri illeték, valamint a repülőtér és a CCIMP közötti pénzmozgások nem minősülnek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

8.2. A REPÜLŐTERET IGÉNYBE VEVŐ LÉGITÁRSASÁGOK JAVÁT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK

- (410) A Bizottság megállapítja, hogy a repülőtér a repülőtér igénybe vevő légitársaságokkal fennálló pénzügyi kapcsolataiban körültekintő piactudományi szereplő módjára járt el. A különböző díjmérték-módosítások, valamint az AMS-szel kötött marketingszerződés nem minősülnek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Franciaország által a Marseille-Provence repülőtér részére nyújtott 12,337 millió EUR összegű beruházási támogatások az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethető támogatások.

A repülőtér javára fizetett repülőtéri illeték, a repülőtér és a CCIMP közötti pénzmozgások, a repülőtér igénybe vevő légitársaságok részére biztosított csökkentett díjak, valamint az AMS javára között marketingszerződés nem minősülnek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

2. cikk

Ennek a határozatnak Franciaország a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. február 20-án.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök
