DECIZIA (UE) 2015/1226 A COMISIEI

din 23 iulie 2014

privind ajutorul de stat SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Angoulême, a SNC-Lavalin, a Ryanair și a Airport Marketing Services

[notificată cu numărul C(2014) 5080]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf ([1]),

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate ([2]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisoarea din 26 ianuarie 2010, compania aeriană Air France a depus o plângere cu privire la avantajele de care ar beneficia compania aeriană Ryanair într-o serie de aeroporturi regionale și locale din Franța. În ceea ce privește aeroportul din Angoulême Brie Champniers (denumit în continuare „aeroportul din Angoulême"), plângerea face referire, de asemenea, la sprijinul financiar de care ar fi beneficiat gestionarul aeroportului, Camera de Comerț și Industrie din Angoulême (denumită în continuare „CCI din Angoulême").

(2) Prin scrisoarea din 16 martie 2010, Comisia a transmis autorităților franceze o versiune neconfidențială a plângerii și le-a invitat totodată să prezinte clarificări în ceea ce privește măsurile denunțate. Autoritățile franceze au furnizat o serie de informații prin scrisorile din 31 mai și 7 iunie 2010.

(3) Prin scrisoarea din 2 noiembrie 2011, compania Air France a transmis informații suplimentare în sprijinul plângerii sale. Comisia a transmis elementele respective și a solicitat informații suplimentare autorităților franceze prin scrisoarea din 5 decembrie 2011. La 22 decembrie 2011, autoritățile franceze au solicitat o prelungire a termenului de răspuns, care a fost acceptată de Comisie prin scrisoarea din 4 ianuarie 2012. Autoritățile franceze și-au prezentat observațiile și răspunsurile în scrisoarea din 20 ianuarie 2012.

(4) Prin scrisoarea din 21 martie 2012, Comisia a comunicat Franței decizia sa de a iniția procedura oficială de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE cu privire la posibilele ajutoare în favoarea aeroportului din Angoulême și a companiei aeriene Ryanair. Decizia Comisiei (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii") a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([3]) la 25 mai 2012.

(5) Autoritățile franceze și-au prezentat observațiile și răspunsurile la întrebările cuprinse în decizia de inițiere a procedurii și, ulterior, la întrebările suplimentare din partea Comisiei prin scrisorile din 22 mai 2012 și, respectiv, 21 septembrie 2012.

(6) Companiile Air France, Ryanair și Airport Marketing Services (denumite în continuare „AMS") au prezentat observații în perioada prevăzută în acest scop în decizia de inițiere a procedurii. Prin scrisorile din 20 august 2012 și 3 mai 2013, Comisia a transmis observațiile respective autorităților franceze. Prin scrisorile din 12 septembrie 2012 și 7 iunie 2013, Franța a informat Comisia că nu prezintă observații suplimentare în această privință.

([1]) Începând de la 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și, respectiv, 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE"). În ambele cazuri, dispozițiile sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE trebuie înțelese ca trimiteri la articolul 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE, atunci când este cazul. TFUE a introdus, de asemenea, anumite modificări ale terminologiei, cum ar fi înlocuirea termenului „Comunitate" cu „Uniune", a termenului „piață comună" cu „piață internă" și a termenului „Tribunal de Primă Instanță" cu „Tribunal". În prezenta decizie este utilizată terminologia din TFUE.

([2]) JO C 301, 5.10.2012, p. 1.

([3]) JO C 149, 25.5.2012, p. 29.

(7) Comisia a primit observații suplimentare din partea companiei Ryanair la 13 aprilie 2012, la 10 aprilie 2013, la 20 decembrie 2013, la 17 ianuarie 2014 și la 31 ianuarie 2014. Observațiile suplimentare au fost transmise Franței prin scrisorile din 13 iulie 2012, 3 mai 2013, 9 ianuarie 2014, 23 ianuarie 2014 și 4 februarie 2014. Prin scrisorile sale din 17 iulie 2012, 4 iunie 2013, 29 ianuarie 2014, 3 februarie 2014 și 21 mai 2014, Franța a informat Comisia că nu prezintă observații suplimentare în această privință.

(8) La 24 februarie, 13 martie și 19 martie 2014, ca urmare a adoptării orientărilor Uniunii privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (denumite în continuare „noile orientări") ([4]), Comisia a invitat Franța și părțile interesate să prezinte observații cu privire la aplicarea noilor orientări, în special în cazul de față. La 19 martie 2014, autoritățile franceze au prezentat observații cu privire la acest aspect.

(9) De asemenea, la 15 aprilie 2014, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([5]) a fost publicată o notă prin care statele membre și părțile interesate sunt invitate să își prezinte comentariile, inclusiv în cazul de față, având în vedere intrarea în vigoare a noilor orientări. Societățile Air France și Transport and Environment au prezentat observații în termenul stabilit în acest scop. Prin scrisorile din 28 mai 2014, Comisia a transmis observațiile respective autorităților franceze. Prin scrisoarea din 21 mai 2014, Franța a informat Comisia că nu prezintă nicio observație cu privire la acest aspect.

2. SITUAȚIA DE FAPT

2.1. Operatorii și proprietarii infrastructurilor aeroportuare

(10) Gestionarea aeroportului din Angoulême a fost asigurată de CCI din Angoulême până în 2011. Printr-un decret ministerial din 20 septembrie 2002, aeroportul din Angoulême a fost concesionat de către stat, care era proprietarul aeroportului la acel moment, Camerei de Comerț și Industrie din Angoulême, pentru cinci ani. Convenția ([6]) încheiată de CCI din Angoulême cu statul prevedea că CCI din Angoulême era responsabilă de construcția, întreținerea și exploatarea aeroportului. În acest scop, CCI din Angoulême, acționând în calitate de operator și administrator al aeroportului din Angoulême (denumit în continuare „CCI-aeroport"), a beneficiat de o contabilitate separată de cea a serviciului general al CCI din Angoulême ([7]). Prin hotărârea prefecturii din 22 decembrie 2006, proprietatea aeroportului din Angoulême a fost transferată ulterior sindicatului mixt al aeroporturilor din Charente (denumit în continuare „SMAC"). Prin urmare, SMAC s-a substituit statului, ca autoritate concedentă, la 1 ianuarie 2007. De la data respectivă, toate investițiile și finanțările aeroportului intră în responsabilitatea SMAC.

(11) Responsabil pentru organizarea, echiparea, întreținerea, gestionarea și exploatarea aeroportului din Angoulême, SMAC cuprinde departamentul Charente (denumit în continuare „CG16"), comunitatea intercomunală Angoulême (denumită în continuare „COMAGA"), comunitatea comunelor din Braconne Charente (denumită în continuare „CCBC"), CCI din Angoulême, comunitatea comunelor din Cognac (denumită în continuare „JRC") și Camera de Comerț și Industrie din Cognac. Astfel cum se arată în decizia de inițiere a procedurii ([8]), statuturile SMAC prevăd împărțirea între membrii săi a cheltuielilor efectuate în legătură cu perimetrul aeroportului din Angoulême.

(12) După prelungirea concesiunii în favoarea CCI din Angoulême până la 31 decembrie 2008, SMAC a încheiat un acord de subcontractare a gestionării cu CCI din Angoulême la 22 ianuarie 2009 (denumit în continuare „acordul de subcontractare din 2009"). Începând cu 1 ianuarie 2009 și pentru o perioadă de trei ani, investițiile realizate în cadrul activităților de exploatare a aeroportului au intrat în sfera de competență a SMAC și nu a CCI-aeroport.

(13) În fine, în urma unei proceduri concurențiale, gestionarea și exploatarea aeroportului îi revin societății private SNC-Lavalin, începând cu 1 ianuarie 2012 ([9]).

2.2. Caracteristici ale aeroportului și frecventarea acestuia

(14) Astfel cum s-a arătat în decizia de inițiere a procedurii, aeroportul din Angoulême este situat în departamentul Charente și este deschis traficului comercial, la nivel național și internațional. Acesta este situat la 75 km de aeroporturile din Périgueux și din Limoges, la 80 km de aeroportul din Niort și la aproximativ 120 km de aeroporturile din La Rochelle și din Bordeaux.

([4]) JO C 99, 4.4.2014, p. 3.
([5]) JO C 113, 15.4.2014, p. 30.
([6]) Contract de concesiune din data de 22 aprilie 2002, denumit în continuare „contract de concesiune".
([7]) Articolul 37 din caietul de sarcini al contractului de concesiune.
([8]) A se vedea considerentul 13 din decizia de inițiere a procedurii menționată anterior, tabelul 2.
([9]) Astfel cum se indică în considerentul 23 din decizia de inițiere a procedurii, SMAC a optat pentru o procedură de achiziții publice.

Tabelul 1

Aeroporturile din vecinătatea aeroportului din Angoulême ([1])

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Durata în minute	93	106	79	119	102
Distanța în km	108	110	97	156	127

([1]) Duratele de călătorie și distanțele incluse în tabel sunt obținute cu ajutorul calculatorului de distanțe rutiere Michelin și iau drept ipoteză durata cea mai scurtă de călătorie.

(15) O rută aeriană regulată cu obligații de serviciu public („OSP") între Angoulême și Lyon, operată de Twin Jet, a fost întreruptă în aprilie 2007. În 2008 și 2009 Ryanair a operat o rută din aprilie până în octombrie la Londra Stansted, cu trei rotații săptămânale. Din 2004 până în 2011, celelalte mișcări comerciale de pe aeroportul din Angoulême au provenit, în principal, din zboruri ale aerocluburilor sau helicluburilor și din zboruri ale aviației comerciale de afaceri.

(16) Traficul de pasageri din aeroportul din Angoulême, astfel cum se rezumă în tabelul 2 de mai jos, plasează aeroportul, în conformitate cu punctul 15 din Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale din 2005 ([10]) (denumite în continuare „orientările din 2005"), în categoria D.

Tabelul 2

Traficul și mișcările de pe aeroportul din Angoulême ([1])

	Pasageri	dintre care Ryanair	% rută regulată	Mișcări
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ([2])	394	0	0,00 %	26 060

([1]) Traficul și mișcările conform scrisorii autorităților franceze din 20 ianuarie 2012.
([2]) Cifrele din perioada ianuarie-noiembrie 2011.

(17) Analiza situației financiare a aeroportului din Angoulême arată că platforma a înregistrat pierderi în cursul perioadelor în cauză. În total, contribuțiile plătite administratorului aeroportului pentru exploatarea aeroportului în perioada 2004-2011 sau ridicat la 10 232 310 EUR ([11]). Investițiile care nu țin de autoritatea publică realizate de administratorul aeroportului în perioada 2004-2011 s-au ridicat la 1 277 000 EUR. Finanțarea acestora a fost asigurată de colectivitățile teritoriale interesate, iar ulterior de SMAC și de CCI-aeroport ([12]).

([10]) JO C 312, 9.12.2005, p. 1.
([11]) A se vedea considerentul 28 din prezenta decizie.
([12]) A se vedea considerentul 21 din prezenta decizie.

3. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURILOR

3.1. Sprijinul financiar de care a beneficiat aeroportul

3.1.1. *Cadrul contractual al subvențiilor acordate aeroportului*

(18) O parte a investițiilor și a deficitului provenit din exploatarea aeroportului din Angoulême a fost preluată de CG16, de COMAGA și de CCBC în urma unui acord de parteneriat ([13]) (denumit în continuare „convenția din 2002"), încheiat cu CCI din Angoulême. Convenția din 2002 survine după acordarea de către stat a unei concesionări de utilaje publice locale. Prin urmare, până la 31 decembrie 2006, CG16, COMAGA și CCBC au sprijinit din punct de vedere financiar CCI din Angoulême pentru exploatarea aeroportului ([14]). SMAC a preluat obligațiile menționate în convenția din 2002 începând cu 1 ianuarie 2007.

(19) În conformitate cu acordul de subcontractare din 2009, SMAC a acoperit deficitul de exploatare al CCI-aeroport pentru perioada 2009-2011. Grila de distribuție a contribuțiilor între membrii constituenți ai SMAC în ceea ce privește cheltuielile aferente aeroportului din Angoulême rămâne, pentru această perioadă, identică celei prevăzute de convenția din 2002.

(20) În fine, după cum s-a constatat deja, societatea SNC-Lavalin asigură administrarea aeroportului din Angoulême începând cu data de 1 ianuarie 2012, în temeiul unui contract de achiziții publice privind exploatarea acestuia pentru o perioadă de 6 ani, atribuit de SMAC ([15]). Fiecare candidat la licitație ([16]) trebuia să propună un plan strategic de orientare care să reflecte un „scenariu de referință" ([17]) și un „scenariu proactiv" ([18]). Alegerea autorității care deleagă sarcinile se bazează pe cel de al doilea scenariu.

3.1.2. *Investițiile în infrastructură*

(21) Detaliile cu privire la contribuțiile plătite efectiv către CCI-aeroport de diferitele autorități publice pentru finanțarea unor investiții în infrastructura aeroportuară sunt menționate în decizia de inițiere a procedurii ([19]). Comisia reamintește că investițiile care nu țin de autoritatea publică realizate de CCI-aeroport în perioada 2004-2011 s-au ridicat la 1 277 000 EUR. Finanțarea acestora a fost asigurată de colectivitățile teritoriale interesate (CG16, COMAGA, CCBC), iar ulterior de SMAC și de CCIaeroport.

(22) Investițiile au avut drept scop prelungirea pistei cu 50 de metri, pentru ca aeroportul din Angoulême să aibă caracteristicile tehnice necesare pentru primirea companiilor aeriene care ar putea contribui la dezvoltarea traficului aerian. Autoritățile franceze susțin, de asemenea, că lucrările necesare pentru amenajarea aeroportului și a instalațiilor modulare urmăreau în principal îndeplinirea standardelor prevăzute de reglementări, aplicabile clădirilor cu acces public.

(23) În afara prerogativelor de autoritate publică, SMAC își asumă responsabilitatea pentru proiectele de investiții de amenajare și dotare a aeroportului cu instalațiile corespunzătoare, precum și gestionarea acestora, începând cu 1 ianuarie 2012. Fără a fi fost stabilit un program definitiv, investițiile sunt evaluate la 1 200 000 EUR pentru perioada 2012-2017 ([20]).

([13]) Convenția din 23 mai 2002 privind condițiile de finanțare a exploatării și dezvoltării aeroportului din Angoulême Brie Champniers.
([14]) Grila de distribuție a contribuțiilor este indicată în tabelul 2 din decizia de inițiere a procedurii.
([15]) Act de angajament al SNC-Lavalin din 19 iulie 2011 aprobat de SMAC la 8 august 2011 în temeiul unei decizii din 23 iunie 2011.
([16]) Anunț de participare publicat în BOAMP la 9 martie 2011 nr. 48-B, anunțul nr. 222.
([17]) Scenariul de referință corespunde obiectivelor și rezultatelor pe care operatorul consideră că le poate verifica și adopta în perioada și în condițiile de executare a contractului care i-a fost încredințat, ținând cont de contextul economic, de specificul pieței și de situația transportului aerian, precum și de mediul și situația specială a platformei.
([18]) Scenariul proactiv este destinat să asigure dezvoltarea de rute comerciale regulate. Acesta evaluează impactul asupra conturilor aeroportului și, dacă este cazul, remunerația operatorului, precum și miza financiară a contribuțiilor financiare suplimentare care trebuie instituite de către sindicat, în afara pieței.
([19]) A se vedea considerentul 30 din decizia de inițiere a procedurii (menționată anterior), tabelul 3.
([20]) Decizia SMAC din 23 iunie 2011.

3.1.3. *Finanțarea costurilor legate de atribuțiile de autoritate publică*

(24) Convenția din 2002 exclude în mod explicit din domeniul său de aplicare investițiile legate în mod direct de atribuțiile de autoritate publică. Potrivit autorităților franceze, astfel de costuri ([21]) acoperă costurile operaționale și costurile legate de echipamentele de securitate ([22]) și de siguranță ([23]). Cheltuielile respective sunt stabilite după cum urmează:

Tabelul 3

Cheltuieli legate de siguranță și securitate

(EUR)

Anul	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Securitate	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Siguranță	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Cheltuieli generale	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Total	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

(25) Cheltuielile respective au fost acoperite, în funcție de ritmul cheltuielilor cu amortizarea, de taxa de aeroport și de subvențiile suplimentare din Fondul de intervenție pentru aeroporturi și transportul aerian (FIATA), înlocuite de o creștere a taxei de aeroport începând din 2008. În temeiul articolului 1609w din Codul general al impozitelor, taxa de aeroport este percepută de către operatorii aeroporturilor al căror trafic la îmbarcare sau debarcare se ridică, în cursul ultimului an calendaristic cunoscut, la mai mult de 5 000 de pasageri. Un ordin ministerial stabilește lista aeroporturilor în cauză și nivelul taxei aplicabile pentru fiecare aeroport ([24]).

(26) Potrivit autorităților franceze, fondurile astfel obținute sunt stabilite după cum urmează:

Tabelul 4

Venituri provenite din fondurile alocate pentru finanțarea activităților statului

(EUR)

Anul	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Venituri provenite din taxă	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Majorare	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Total	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Subvenții de exploatare*

(27) Până în 2008, CG16, COMAGA și CCBC au asigurat preluarea deficitului aferent exploatării și a tranșelor aferente rambursării împrumutului în conformitate cu convenția din 2002, CCI din Angoulême asigurând restul deficitului eventual printr-o contribuție a serviciului său general ([25]). Plafonul deficitului anual acoperit de părțile la convenția din 2002, stabilit inițial la 350 000 EUR, a fost majorat începând din 2004. În cele din urmă, SMAC a compensat integral deficitul aferent exploatării al CCI-aeroport începând cu anul 2008 și după data de 1 ianuarie 2009, dată la care SMAC a preluat această obligație în temeiul acordului de subcontractare din 2009.

([21]) În plus față de fluxurile financiare asociate investițiilor care țin de autoritatea publică, menționate în considerentul 24 din prezenta decizie, fluxurile financiare asociate exploatării sunt amintite în considerentul 43, tabelul 4 din decizia de inițiere a procedurii.

([22]) Autovehicule pentru stingerea incendiilor, autovehicule dotate pentru diminuarea riscurilor legate de animalele sălbatice și de păsări, garduri.

([23]) Echipamente destinate controlului pasagerilor și al bagajelor de cală ale acestora.

([24]) A se vedea secțiunea 8.1.1.2 din prezenta decizie.

([25]) A se vedea considerentul 36 din decizia de inițiere a procedurii.

(28) În total, contribuțiile plătite către CCI-aeroport pentru exploatarea aeroportului din Angoulême în perioada 2004-2011 sunt stabilite după cum urmează:

Tabelul 5

Cuantumul subvențiilor de exploatare primite de CCI-aeroport

(în mii de EUR)

Anul	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Subvenții	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

(29) Începând din anul 2012, misiunea de exploatare a fost atribuită SNC-Lavalin în temeiul unui contract de achiziții publice. Scenariul de referință și scenariul proactiv descrise mai sus (a se vedea notele de subsol 17 și 18) prezentau, în funcție de estimarea veniturilor obținute din exploatare, valoarea maximă a contribuției de echilibrare finanțată de SMAC și nivelul remunerației forfetare atribuite autorității delegate. Ofertele prezentate de SNC-Lavalin au fost următoarele:

Tabelul 6

Plafonul pentru subvențiile de exploatare și remunerația acordate SNC-Lavalin (toate taxele incluse) – scenariul de referință

(EUR)

Anul	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contribuția de echilibrare	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Remunerație	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Total	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tabelul 7

Plafonul pentru subvențiile de exploatare și remunerația acordate SNC-Lavalin (toate taxele incluse) – scenariul proactiv

(EUR)

Anul	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contribuția de echilibrare	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Remunerație	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Total	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. **Grila tarifară a aeroportului din Angoulême**

(30) CCI din Angoulême a adoptat patru decizii succesive privind tarifele, dintre care ultimele două au fost aprobate de SMAC:

Tabelul 8

Taxe aeronautice percepute de aeroportul din Angoulême

(EUR)

	Tarife la 15.6.2003	Tarife la 1.12.2005	Tarife la 1.1.2009	Tarife la 1.6.2010
Aterizare	Mai multe tranșe	Mai multe tranșe	Mai multe tranșe	Mai multe tranșe

(EUR)

	Tarife la 15.6.2003	Tarife la 1.12.2005	Tarife la 1.1.2009	Tarife la 1.6.2010
Aterizare B737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Balizaj	26,25	27,35	27,35	35
Staționare (pe oră și pe tonă, peste 2 ore)	0,25	0,26	0,26	0,27
Pasageri din UE	3,61	3,76	2,76	2,85
Taxă PHMER ([1])	—	—	—	0,42

([1]) Taxă pasageri cu handicap și pasageri cu mobilitate redusă.

(31) Companiile care operează zboruri regulate puteau face obiectul unui acord specific în funcție de serviciile solicitate. În acest context, puteau fi acordate reduceri ([26]).

3.3. **Relațiile cu Ryanair**

3.3.1. *Contractele încheiate cu Ryanair și Airport Marketing Services*

(32) În urma publicării unei cereri de proiecte europene ([27]), au fost încheiate două contracte, la 8 februarie 2008, între SMAC și, pe de o parte, compania aeriană Ryanair și, pe de altă parte, societatea Airport Marketing Services, filială deținută în proporție de 100 % de Ryanair (denumită în continuare „AMS"). Cele două contracte (denumite în continuare „acordurile din 2008") au ca obiect asigurarea unei legături aeriene regulate între aeroportul din Angoulême și aeroportul Londra Stansted.

(33) Contractul încheiat cu Ryanair (denumit în continuare „contractul de servicii aeroportuare") se referă la serviciile aeroportuare. Contractul încheiat cu AMS (denumit în continuare „contractul de servicii de marketing") se referă la serviciile de promovare și de marketing pentru ruta respectivă.

(34) Acordurile din 2008 au fost încheiate pentru o perioadă de cinci ani de la data lansării rutei ([28]). În cazul în care nu a fost încheiat niciun contract comparabil cu o altă companie aeriană, decizia referitoare la prețuri din 1 martie 2009 conține toate măsurile tarifare. Decizia menționează o „contribuție la costul de dezvoltare a rutei" în valoare de 15 EUR, 12 EUR și, respectiv, 9 EUR per pasager pentru primii trei ani de la deschiderea rutei, plafonată la 400 000 EUR, 300 000 EUR și, respectiv, 225 000 EUR. Această ultimă măsură nu apare în decizia referitoare la prețuri din 2010.

3.3.2. *Contract de servicii aeroportuare*

(35) Conform contractului de servicii aeroportuare, Ryanair se angajează să asigure trei legături pe săptămână în perioada verii ([29]). De asemenea, astfel cum se arată în decizia de inițiere ([30]), SMAC își dă acordul ca Ryanair să beneficieze de anumite reduceri în comparație cu tarifele standard în vigoare:

Tabelul 9

Taxele de aeroport aplicate companiei Ryanair

(EUR)

Anul	2008	2009	2010	2011	2012
Taxă per pasager	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

([26]) A se vedea considerentul 35, tabelul 9, din prezenta decizie cu privire la Ryanair.
([27]) JO S 144-179348, 28.7.2007.
([28]) Articolul 2.1 din fiecare dintre cele două contracte.
([29]) Articolul 4.1 din contractul de servicii aeroportuare.
([30]) A se vedea considerentul 55 și cele care îi urmează din decizia de inițiere a procedurii.

(EUR)

Anul	2008	2009	2010	2011	2012
Taxă de aterizare per rotație	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Taxă de handling la sol per rotație	195	245	245	245	245

(36) SMAC s-a angajat să mențină nivelul taxelor respective pe durata contractului și să nu impună, în mod direct sau indirect, alte costuri ([31]). În cele din urmă, contractul de servicii aeroportuare prevedea penalități suportate de compania Ryanair în cazul rezilierii contractului de către aceasta ([32]). Într-adevăr, în cazul rezilierii contractului de către Ryanair înainte de sfârșitul celui de al treilea an de aplicare a contractului, clauza respectivă prevedea ca Ryanair să achite suma de 17 000 EUR pentru al patrulea an și de 8 500 EUR pentru al cincilea an.

3.3.3. *Contractul de servicii de marketing*

(37) Contractul de servicii de marketing se întemeiază explicit pe angajamentul Ryanair de a efectua zboruri pe ruta Angoulême-Stansted Londra descrisă în contractul de servicii aeroportuare ([33]). Prin contract, AMS se angajează să furnizeze servicii de marketing pe site-ul companiei Ryanair în primii trei ani contractuali, în schimbul unei plăți din partea SMAC ([34]).

(38) De asemenea, deși contractul de servicii de marketing a fost semnat de către AMS, acesta ([35]) prevedea că, în cazul rezilierii de către Ryanair, înainte de sfârșitul celui de al treilea an de punere în aplicare, a contractului, aceasta din urmă va plăti către SMAC penalități în valoare de 50 000 EUR pentru al patrulea an și de 25 000 EUR pentru al cincilea an.

3.3.4. *Executarea contractului de către SMAC, CCI din Angoulême și Ryanair/AMS*

(39) În 2008 și în 2009, activitatea comercială a Ryanair a reprezentat între 95 % și 97 % din traficul de pe aeroportul din Angoulême. Această activitate ocupa între 25 % și 28 % din capacitatea teoretică globală a aeroportului, estimată de către autoritățile franceze la 100 000 de pasageri pe an.

(40) Fluxurile financiare între administratorul aeroportului, SMAC, Ryanair și AMS din 2008 până în 2010 sunt defalcate după cum urmează:

Tabelul 10

Fluxurile financiare între 2008 și 2010

(EUR)

	2008	2009	2010	Total
Taxe	54 086	70 294	0	124 380
Sprijin pentru marketing ([1])	400 000	300 000	0	700 000
Transfer net ([2])	454 086	370 294	0	824 380

([1]) Plățile în temeiul contractului de servicii de marketing au fost efectuate direct de către SMAC în contul AMS.
([2]) Transferul net nu ține cont de celelalte venituri sau cheltuieli legate de activitatea Ryanair.

(41) Acordurile din 2008 nu au fost puse în aplicare după anul 2009. După ce a acceptat continuarea furnizării serviciilor în 2010, inițial sub rezerva abandonării plăților prevăzute de contractul de servicii de marketing în valoare de 225 000 EUR pentru al treilea an și de 400 000 EUR pentru cel de al patrulea an, iar ulterior cu condiția menținerii sumelor prestațiilor prevăzute în contractul de servicii de marketing, dar cu o limitare a serviciilor la cele două luni de vară în locul celor opt luni prevăzute în contract, Ryanair a trimis un preaviz de încetare a deservirii rutei aeriene.

([31]) Articolul 6 din contractul de servicii aeroportuare.
([32]) Articolul 10.3 din contractul de servicii aeroportuare.
([33]) Articolul 1 din contractul de servicii de marketing.
([34]) A se vedea considerentul 60 din decizia de inițiere a procedurii.
([35]) Articolul 7 din contractul de servicii de marketing.

(42) La 28 iunie 2010, SMAC a sesizat Tribunalul administrativ din Poitiers cu o cerere de reparare a prejudiciului suferit ca urmare a încetării operațiunilor. Ryanair a sesizat Curtea Internațională de Arbitraj din Londra, a cărei competență a fost contestată imediat de către SMAC în fața Consiliului de Stat (*Conseil d'État*). În prezent, cea din urmă procedură este pendinte.

4. MOTIVE CARE AU CONDUS LA INIȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

(43) În decizia sa de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia și-a exprimat îndoielile în ceea ce privește sprijinul financiar de care au beneficiat operatorii aeroportului ([36]).

(44) În primul rând, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la sfera activităților care nu sunt de natură economică și care pot fi suportate de către autoritatea publică. Într-adevăr, Comisia a subliniat că includerea tuturor activităților aeroportului din Angoulême în sfera unui serviciu de interes economic general (denumit în continuare „SIEG") este susceptibilă de a fi afectată de o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește îndeplinirea primului criteriu *Altmark* ([37]).

(45) În al doilea rând, Comisia și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește respectarea celui de al doilea criteriu *Altmark*, conform căruia parametrii utilizați în vederea determinării cuantumului compensației pentru activitățile preluate trebuie stabiliți în prealabil.

(46) În al treilea rând, Comisia și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește nivelul compensației costurilor generate de obligațiile de serviciu public de care beneficiază SNC-Lavalin (al treilea criteriu *Altmark*). În sfârșit, în al patrulea rând, Comisia a exprimat îndoieli serioase cu privire la procedura de selecție a furnizorilor de servicii (al patrulea criteriu *Altmark*), inclusiv în ceea ce privește perioada de exploatare asigurată de SNC-Lavalin, în absența informațiilor asupra ofertelor concurente.

(47) În același timp, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la măsurile acordate în favoarea Ryanair. Într-adevăr, după ce a stabilit existența unei posibile legături între contractul de servicii aeroportuare și contractul de servicii de marketing, Comisia a constatat că Ryanair nu a plătit prețul pieței pentru utilizarea serviciilor aeroportuare ([38]).

5. OBSERVAȚII FORMULATE DE FRANȚA

5.1. Privind ajutorul financiar pentru aeroport

5.1.1. *Privind calificarea drept ajutor*

5.1.1.1. Referitor la noțiunea de activitate economică

(a) Entitățile implicate în activitatea de exploatare a aeroportului

(48) Autoritățile franceze remarcă în primul rând că SMAC și-a păstrat responsabilitatea care îi revenea în ceea ce privește investițiile și politica comercială. Aceasta este singurul semnatar al contractelor cu Ryanair. Autoritățile franceze consideră că intervenția acesteia în exploatarea aeroportului este justificată de misiunile de interes general care intră în responsabilitatea autorităților publice.

(b) Temeiul juridic pentru evaluarea finanțării publice a infrastructurilor

(49) Autoritățile franceze consideră că evaluarea finanțării infrastructurii aeroportuare ar trebui să fie realizată pe baza orientărilor din 1994 ([39]). În acest sens, autoritățile franceze consideră că punctul 12 din orientările respective exclude orice control al unei astfel de finanțări având în vedere legislația în materie de ajutoare de stat. Autoritățile franceze adaugă că această calificare a activităților și a infrastructurii aeroportuare a fost afectată de incertitudine juridică înainte de intrarea în vigoare a orientărilor din 2005. Poziția Tribunalului Uniunii Europene nu ar fi fost suficientă pentru a stabili în mod clar caracterul economic al activităților de administrare și de exploatare a unui aeroport.

([36]) A se vedea considerentul 175 din decizia de inițiere a procedurii (menționată anterior).
([37]) Hotărârea Curții din 24 iulie 2003, Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Rec., p. 7747.
([38]) A se vedea considerentul 240 din decizia de inițiere a procedurii (menționată anterior).
([39]) Orientările Comisiei privind aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul privind SEE ajutoarelor de stat din sectorul aviației (JO C 350, 10.12.1994, p. 5).

(c) Prerogative de putere publică

(50) Autoritățile franceze subliniază că, în decizia sa cu privire la aeroportul din Leipzig ([40]), Comisia a considerat că anumite infrastructuri aeroportuare dedicate exercitării unor prerogative legate de securitatea publică, de stingerea incendiilor și de siguranța operațiunilor, nu pot fi calificate drept activități economice.. Potrivit autorităților franceze, aceste misiuni privind siguranța și securitatea ([41]) sunt finanțate din venitul obținut din taxa de aeroport ([42]). Taxa se stabilește în fiecare an în funcție de costurile care trebuie acoperite și este colectată în favoarea persoanelor publice sau private care exploatează aeroporturi, atunci când activitatea depășește 5 000 de unități de trafic ([43]). Acest instrument ar fi justificat de constrângerile specifice privind siguranța și securitatea, care depășesc simplele nevoi de exploatare.

(51) Autoritățile franceze precizează că unele dintre cheltuielile acoperite astfel nu sunt acoperite în totalitate ([44]). În plus, datele declarate de operatorii aeroportuari ar putea face obiectul unor verificări pentru anul în curs și pentru cei doi ani precedenți.

(52) Autoritățile franceze susțin că un astfel de instrument nu conduce la o supracompensare. Pe de o parte, taxa de aeroport nu ar conduce la rambursarea cheltuielilor decât după verificarea datelor declarate. Pe de altă parte, investițiile ar fi compensate în funcție de alocările pentru investiții. Ulterior, un sold pozitiv ar fi reportat pentru anii următori și ar fi afectat de costuri financiare suportate de operator. În această privință, autoritățile franceze menționează un deficit frecvent de finanțare prin taxa de aeroport ca urmare a creșterii costurilor în materie de siguranță și securitate ([45]).

(53) De asemenea, autoritățile franceze precizează că CCI din Angoulême suportă alte costuri care țin de prerogativele de putere publică, în conformitate cu convenția și cu caietul de sarcini al concesiunii. În acest sens, operatorul ar fi asigurat serviciul de informare a zborurilor ([46]) în cazul în care statul nu ar asigura un serviciu de control. În plus, atunci când statul a preluat această activitate, operatorul ar fi plătit statului o contribuție la costurile serviciului ([47]). În conformitate cu sub-convenția semnată între CCI și SMAC, CCI din Angoulême a fost cea care ar fi urmărit punerea în aplicare a unui serviciu AFIS în afara orelor în care serviciul de control este preluat de către stat. Autoritățile franceze consideră că cheltuielile rezultate din astfel de misiuni, suportate de CCI din Angoulême, sunt următoarele:

(în mii de EUR)

Anul	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Control aeroport	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Total	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

(54) În cele din urmă, autoritățile franceze fac referire la finanțarea de către CCI din Angoulême, colectivitățile locale și SMAC a lucrărilor de renovare a turnului de control în 2004 și 2005 pentru suma de 84 800 EUR, precum și a lucrărilor de balizaj și de alimentare neîntreruptă cu energie electrică a perimetrelor în 2008, pentru suma de 89 300 EUR.

5.1.1.2. Referitor la existența unui avantaj selectiv

(55) În ceea ce privește finanțarea infrastructurii și funcționarea în afara sferei activităților suverane, autoritățile franceze subliniază mai întâi că autoritățile publice care au fost implicate în finanțarea aeroportului din Angoulême nu au urmărit numai un obiectiv de rentabilitate. Acestea au luat în considerare, de asemenea, impactul economic și social asupra regiunii. În consecință, testul operatorului privat într-o economie de piață nu ar fi suficient pentru a justifica

([40]) Decizia 2008/948/CE a Comisiei din 23 iulie 2008 – Germania: DHL și aeroportul Leipzig Halle – Măsura C48/06 (ex N 227/06) (JO L 346, 23.12.2008, p. 1).
([41]) Autoritățile franceze consideră că aceste activități cuprind combaterea riscului reprezentat de animalele sălbatice.
([42]) Taxa de aeroport este prevăzută în articolul 1609w din Codul fiscal general (*Code général des impôts*) și în Decretul ministerial din 30 decembrie 2009 privind modalitățile de raportare ale operatorilor aeroportuari pentru stabilirea tarifului pentru pasageri reprezentând taxa de aeroport.
([43]) O unitate de trafic este echivalentă fie cu un pasager, fie cu 100 de kilograme de trimiteri poștale sau de marfă.
([44]) Astfel, împrejmuirile se rambursează numai în procent de 50 % din costul acestora.
([45]) Cheltuielile în materie de siguranță și securitate ar fi crescut de 6,4 ori între 1999 și 2010.
([46]) Serviciul *Air Flight Information Service* (AFIS).
([47]) Autoritățile franceze afirmă că s-a realizat plata unei astfel de participații pentru anul 2008.

finanțările. Cu toate acestea, autoritățile franceze menționează dorința SMAC de a optimiza exploatarea aeroportului pentru a limita contribuția pe care o plătește acesta. În sprijinul poziției lor, autoritățile franceze menționează plafonarea contractuală a deficitului garantat introdus în urma invitației de participare la licitație, precum și raționalizarea ritmului estimat al investițiilor pe durata convenției.

5.1.1.3. Referitor la afectarea concurenței și a schimburilor comerciale

(56) Autoritățile franceze afirmă că sprijinul financiar public pentru aeroportul din Angoulême nu afectează concurența. Întrucât aeroporturile din Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle și Bordeaux sunt situate la mai mult de 60 de minute ([48]) cu mașina de aeroportul din Angoulême, autoritățile franceze consideră că aeroporturile respective nu ar trebui să fie integrate în aria teritorială a acestuia din urmă.

(57) În plus, aeroportul din Niort nu ar fi adaptat pentru găzduirea de zboruri comerciale. Practic, traficul acestuia ar fi zero. Aeroportul din Périgueux ar putea primi numai avioane bi-turbopropulsoare cu o capacitate mai mică de 60 de locuri, care nu corespund caracteristicilor aeronavelor care pot efectua zboruri europene pe distanțe medii de care dispun majoritatea companiilor aeriene low-cost. Examinarea traficului de pasageri spre Londra cu plecare din Bordeaux, Limoges și la Rochelle nu indică o variație semnificativă a traficului legată de deschiderea și închiderea rutei Angoulême-Londra Stansted:

PAX Londra	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ([1])

([1]) Creșterea accentuată a traficului ar fi legată de punerea în funcțiune a terminalului Billi dedicat traficului low-cost, în iunie 2010.

(58) De asemenea, autoritățile franceze consideră că legăturile feroviare cu Angoulême nu concurează cu legătura aeriană către Londra. Aceste piețe ar fi distincte, având în vedere diferența de preț și de timp de deplasare a TGV și a Eurostar. În plus, intermodalitatea între TGV și aeroportul din Bordeaux ar fi practic inexistentă, întrucât legătura Tours-Angoulême-Bordeaux nu se face prin trenuri de mare viteză.

(59) La un nivel mai general, autoritățile franceze fac trimitere la orientările din 2005 privind sectorul aviației conform cărora „este puțin probabil ca finanțarea acordată micilor aeroporturi regionale (categoria D) să denatureze concurența sau să afecteze comerțul într-o măsură contrară interesului comun". Fără a aduce atingere considerațiilor de mai sus, autoritățile franceze consideră că doar aeroporturile din Bordeaux, Limoges și la Rochelle ar putea, având în vedere traficul și caracteristicile acestora, să fie situate în aria teritorială pe care o deservește aeroportul din Angoulême.

(60) Cu toate acestea, faptul că Ryanair a deschis o legătură către Londra Stansted cu plecare din aeroporturile din la Rochelle și Limoges ar însemna că acestea sunt considerate de companiile aeriene ca fiind piețe separate. De asemenea, durata călătoriei din orașul Angoulême către aeroporturile din Bordeaux, Limoges și la Rochelle, similară cu timpul de zbor între aeroportul din Angoulême și aeroportul Londra Stansted, ar fi un element disuasiv pentru locuitorii din Angoulême.

(61) Prin urmare, autoritățile franceze consideră că nu este îndeplinit criteriul privind afectarea concurenței și că obiecțiile Comisiei referitoare la finanțarea publică în favoarea aeroportului din Angoulême nu pot fi întemeiate, având în vedere că una dintre condițiile esențiale ale aplicării articolului 107 alineatul (1) din TFUE nu este îndeplinită în cazul de față.

([48]) Autoritățile franceze stabilesc acest prag pe baza Deciziei Comisiei din 16 mai 2006, NN21/06 – Regatul Unit – City of Derry Airport (JO C 272, 9.11.2006, p. 13). În plus, acestea evaluează durata călătoriei conform calculatorului Michelin, luând ca referință traseul cel mai rapid.

5.1.2. *Privind compatibilitatea cu piața internă*

5.1.2.1. Compatibilitatea în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE

(62) Autoritățile franceze consideră că finanțările acordate administratorilor aeroportului din Angoulême ar putea fi declarate compatibile cu piața internă și exceptate de la obligația notificării, chiar dacă nu sunt îndeplinite toate criteriile *Altmark*. Acestea consideră că aeroportul ar trebui să fie considerat, în ansamblu, ca un SIEG destinat să participe la dezvoltarea economică regională. Potrivit autorităților franceze, compatibilitatea se bazează direct pe articolul 106 alineatul (2) din TFUE și pe Decizia 2005/842/CE a Comisiei ([49]) (denumită în continuare „Decizia SIEG din 2005") pentru perioada anterioară datei de 30 ianuarie 2012. După această dată, compatibilitatea se bazează pe Decizia 2012/21/UE a Comisiei ([50]) (denumită în continuare „Decizia SIEG din 2011").

(a) Perioada în care administrarea aeroportului îi revine CCI din Angoulême sau CCI din Angoulême în asociere cu SMAC

(i) Existența unui mandat

(63) Autoritățile franceze consideră că mandatul care stă la baza misiunii de serviciu public a CCI din Angoulême derivă din articolul 170-1 din Codul comercial. În temeiul acestei dispoziții, instituția în cauză contribuie „la dezvoltarea economică, la atractivitatea și la amenajarea teritoriilor, precum și la sprijinirea întreprinderilor și a asociațiilor acestora îndeplinind (…) orice misiune de serviciu public și orice misiune de interes general necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor lor". În acest scop, „fiecare instituție (…) poate asigura (…) o misiune privind crearea și gestionarea echipamentelor, în special (…) aeroportuare".

(64) Autoritățile franceze adaugă că acest cadru juridic vine în completarea actelor care conferă CCI din Angoulême responsabilitatea administrării și a exploatării aeroportului. Acest lucru ar fi condus la acordarea unui mandat către CCI din Angoulême pentru construirea și gestionarea infrastructurilor aeroportuare. Situația ar fi aceeași în ceea ce privește deciziile prin care CCI din Angoulême și colectivitățile teritoriale implicate au hotărât contribuția lor la finanțarea aeroportului.

(ii) Nivelul compensației

(65) Autoritățile franceze consideră că însuși cadrul bugetar și contabil aplicabil CCI din Angoulême ([51]) era de natură să evite orice supracompensare.

(66) În general, un post specific ar fi consacrat activităților aeroportului. În plus, acest control ar rezulta în urma votării bugetului aeroportului, după validarea în Biroul ([52]) CCI din Angoulême, de către membrii aleși ai CCI din Angoulême. În această privință, autoritățile franceze precizează că elaborarea bugetului trebuie să fie însoțită de documente referitoare la operațiunile de funcționare, la capacitatea de autofinanțare, la operațiunile de capital, la contribuțiile și prestațiile interservicii, precum și la schema de personal și la masele salariale.

(67) În mod similar, autoritățile franceze susțin că statutul SMAC subliniază misiunea sa dedicată în totalitate serviciului public aeroportuar. Activitățile aeroportului ar face obiectul unui buget separat. Autoritățile franceze menționează că bugetul este votat de comitetul sindical. În plus, orice măsură nouă, precum și depășirea cu 5 % a bugetului precedent ar trebui să fie aprobate cu majoritate calificată.

(68) În cele din urmă, autoritățile franceze consideră că o raportare organizată la intervale regulate permite să se verifice dacă bugetul votat este executat în mod corespunzător, ceea ce ar exclude orice supracompensare. Adunarea generală ar organiza un nou vot în anul n+1 în scopul de a aproba bugetele executate. Un ultim nivel de control ar fi asigurat prin transmiterea conturilor CCI din Angoulême către prefectură, care ar efectua o verificare a regularității. Până la 31 decembrie 2006, Autoritatea Aviației Civile ar fi emis un aviz adresat acesteia din urmă. În ceea ce privește SMAC, acesta ar aproba bugetele inițiale, cele rectificate și cele executate, în calitate de autoritate concedentă.

([49]) Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 312, 29.11.2005, p. 67).

([50]) Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3).

([51]) Circulara nr. 111 din 30 martie 1992 de stabilire a normele bugetare și contabile aplicabile CCI din Angoulême.

([52]) Biroul CCI din Angoulême este compus din membri aleși care se pronunță, după eventuale modificări, cu privire la un proiect de buget.

(b) Perioada în care administrarea aeroportului îi revine societății SNC-Lavalin și SMAC

(i) Existența unui mandat

(69) Autoritățile franceze consideră că misiunile de serviciu de interes economic general încredințate societății SNC-Lavalin sunt incluse în caietul de sarcini și de specificații tehnice ([53]). Acestea susțin că dezvoltarea platformei aeroportuare constituie o parte integrantă a misiunii.

(ii) Nivelul compensației

(70) Autoritățile franceze susțin că evidența conturilor de profit și pierderi ale CCI-aeroport indică absența vreunei supracompensări.

(71) În plus față de contabilitatea separată asigurată prin crearea unei filiale a societății SNC-Lavalin ([54]), absența unei supracompensări va fi asigurată prin controlul SMAC ([55]), care ar avea scopul de a evita o supracompensare a contribuției sale la costul misiunilor de interes economic general.

(72) De asemenea, autoritățile franceze consideră că remunerația societății SNC-Lavalin nu era nerezonabilă. Pe de o parte, ofertantul trebuia să stabilească garanția maximă solicitată de la SMAC pentru a echilibra activitatea sa de exploatare, în scenariul de referință (exploatare fără trafic comercial) și în scenariul proactiv (exploatare cu trafic comercial). În cazul în care a fost ales scenariul proactiv, autoritățile franceze subliniază că oferta societății SNC-Lavalin a fost cea mai scăzută din punct de vedere financiar. În al doilea rând, acestea susțin că toate cheltuielile suportate de SMAC în decursul anului 2012, fără trafic comercial, se ridică la 644 000 EUR, față de 810 000 EUR în 2010.

(73) În fine, autoritățile franceze precizează că sarcina taxei funciare trebuia să fie suportată de SMAC, care, în calitate de proprietar, a ales să nu o impună operatorului.

(74) Prin urmare, autoritățile franceze consideră că finanțarea acordată administratorilor aeroportului din Angoulême ar putea fi declarată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE și pe baza Deciziei SIEG din 2005 pentru perioada anterioară datei de 30 ianuarie 2012 și, ulterior, pe baza Deciziei SIEG din 2011.

5.1.2.2. Compatibilitatea în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE

(a) Referitor la investițiile în infrastructură

(75) Autoritățile franceze estimează că, în cazul în care Comisia ar considera că subvențiile publice pentru investițiile în infrastructură constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, măsura ar trebui să fie considerată compatibilă cu piața internă în conformitate cu cerințele orientărilor din 2005.

(i) Obiectiv de interes general definit în mod clar (criteriul 1)

(76) Autoritățile franceze consideră că dezvoltarea economică și turistică din departamentul Charente corespunde unui obiectiv de interes general definit în mod clar. Acestea afirmă că practica Comisiei ([56]) permite administrației publice să considere că dezvoltarea unui aeroport regional îndeplinește un astfel de obiectiv.

(ii) Necesitatea și proporționalitatea investițiilor cu obiectivul stabilit (criteriul 2)

(77) Investițiile în cauză ar îndeplini criteriile privind necesitatea și proporționalitatea. În această privință, autoritățile franceze menționează un studiu ([57]) care justifică crearea unei structuri care să implice toate colectivitățile, instituțiile publice și profesioniștii din domeniul turismului, explicând beneficiile dezvoltării mai degrabă a aeroportului din Angoulême decât a unei alte infrastructuri, și care procedează la evaluarea investițiilor minime în acest scop.

([53]) În conformitate cu dispozițiile articolului 8 din caietul de sarcini și de specificații tehnice, societatea SNC-Lavalin trebuie să asigure îndeplinirea atribuțiilor de autoritate publică, implementarea unui serviciu AFIS, îndeplinirea sarcinilor care garantează o utilizare securizată a aeroportului, întreținerea terenurilor și a rețelelor aeroportului, precum și menținerea capacității de satisfacere a unui trafic comercial regulat.

([54]) Este vorba despre societatea de exploatare a aeroportului din Angoulême Cognac.

([55]) Autoritățile franceze consideră că acest control este prevăzut în caietul de sarcini aferent invitației de participare la licitație.

([56]) Decizia Comisiei din 27 ianuarie 2007, N 491/06 – Italia – Tortoli-Arbatax (JO C 133, 15.6.2007, p. 3).

([57]) Studiul a fost realizat de *Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires* (Alianța consiliilor pentru economia locală a serviciilor aeroportuare). Acesta a fost publicat la data de 14 iunie 2006.

(iii) Perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu (criteriul 3)

(78) Autoritățile franceze consideră că același studiu a stabilit estimări ale traficului pe termen mediu de peste 100 000 de pasageri pe an, ceea ce reflectă o perspectivă de utilizare pe termen mediu satisfăcătoare. Potrivit autorităților franceze, estimările se bazau pe ipoteza unei creșteri a frecvenței primei legături către Londra și pe deschiderea unei a doua rute.

(iv) Acces egal și nediscriminatoriu la infrastructuri (criteriul 4)

(79) Autoritățile franceze subliniază faptul că accesul la infrastructuri era nediscriminatoriu. Singura constrângere cu privire la utilizarea infrastructurilor aeroportului din Angoulême ar fi legată de restricțiile impuse de capacitatea de primire a pistei și a aeroportului. Măsurile de stimulare ar fi fost deschise oricărei companii care lansa o nouă rută, compania Ryanair fiind singura care a beneficiat de acestea în fapt.

(v) Absența efectelor asupra schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun (criteriul 5)

(80) Autoritățile franceze susțin că simplul fapt că aeroportul din Angoulême se încadrează în categoria D conform clasificării din orientările din 2005 privind sectorul aviației este suficient pentru a justifica absența efectelor asupra concurenței într-o măsură care contravine interesului comun.

(vi) Necesitatea și proporționalitatea ajutorului (criteriul 6)

(81) Autoritățile franceze consideră că finanțarea publică a investițiilor în proporție de 100 % era necesară pentru menținerea potențialului aeroportului și pentru dezvoltarea acestuia. Potrivit autorităților franceze, această cerință ar fi justificat o distribuire a finanțării investițiilor între SMAC și operator prin acordul de subcontractare din 22 ianuarie 2009. Această situație se deosebește de cea care, începând din 2012, a determinat SMAC să achite o remunerație anuală de 179 400 EUR pentru prestarea unor servicii în urma unei licitații. Autoritățile franceze precizează că acest cadru juridic nu prevedea ca SMAC să realizeze investiții, ci să asigure gestionarea proiectelor de investiții propuse de către furnizor sau hotărâte de SMAC.

(b) Privind finanțarea exploatării

(82) Autoritățile franceze precizează în primul rând că CCI din Angoulême a acordat avansuri aeroportului din 1984 până în 2001. Acestea consideră că perioada respectivă nu ar trebui să fie examinată de către Comisie. După această perioadă, celelalte ajutoare ar fi fost acordate ca ajutoare pentru funcționare.

(83) În al doilea rând, cu excepția finanțării investițiilor, autoritățile franceze susțin că deficitul acoperit de colectivitățile teritoriale era limitat la 350 000 EUR în anii 2002 și 2003 ([58]). Acestea adaugă că, pentru exercițiile financiare 2004-2006, deciziile Consiliului aeroportuar în domeniu nu au fost raportate. Serviciul general al CCI din Angoulême ar fi adus suma necesară pentru echilibrul bugetului executat.

(84) În fine, autoritățile franceze consideră că finanțarea exploatării nu afectează concurența din motivele expuse în considerentele 56-61 din prezenta decizie. Prin urmare, autoritățile franceze consideră că nu este îndeplinit criteriul privind efectele asupra concurenței și că finanțarea publică a exploatării aeroportului din Angoulême nu poate constitui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(85) Autoritățile franceze susțin, de asemenea, că, presupunând că finanțarea în cauză constituie ajutor, aceasta ar trebui să fie declarată compatibilă cu piața internă și exceptată de la obligația de notificare. În această privință, autoritățile franceze se bazează pe orientările din 2005 și pe Decizia SIEG din 2005.

5.2. **Privind relațiile cu Ryanair**

5.2.1. *Referitor la calificarea drept ajutor*

(86) Autoritățile franceze consideră că, în primul rând, contractul de servicii aeroportuare și contractul de servicii de marketing trebuie analizate împreună. În al doilea rând, acestea consideră că SMAC nu a acționat ca un investitor avizat în economia de piață din motivele menționate în considerentul 55 din prezenta decizie. Potrivit autorităților franceze, lipsa de răspuns la apelul de propuneri lansat pentru deschiderea unor rute aeriene internaționale ar fi determinat CCI din Angoulême, în urma mandatului acordat de SMAC, să negocieze cu Ryanair deschiderea unei legături Londra Stansted-Angoulême.

([58]) Pragul a fost stabilit prin Acordul de parteneriat din 23 mai 2002.

(87) Acestea subliniază, de asemenea, faptul că lucrările de amenajare ([59]) inițiate în 2006 nu ar fi avut scopul de a îndeplini cerințele unei anumite companii, ci de a permite primirea companiilor aeriene. Cu toate acestea, autoritățile franceze atrag atenția asupra faptului că absența altor companii aeriene care frecventează în mod regulat aeroportul a făcut ca investițiile să fie aproape în totalitate în beneficiul companiei Ryanair.

(88) În ceea ce privește costurile aferente relațiilor comerciale cu Ryanair, autoritățile franceze precizează că operatorul aeroportului a trebuit să suporte cheltuieli suplimentare cu personalul. Acestea evidențiază diferențele dintre costurile estimate și costurile realizate:

Securitate	Referință 2007	Variație 2008/2007		Variație 2009/2007		Variație 2010/2007
		Estimare	Realizat	Estimare	Realizat	Estimare
Număr de angajați	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Echivalent normă întreagă	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Cheltuieli cu personalul (mii de EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Siguranță	Referință 2007	Variație 2008/2007		Variație 2009/2007		Variație 2010/2007
		Estimare	Realizat	Estimare	Realizat	Estimare
Număr de angajați	10	—	—	—	—	—
Echivalent normă întreagă	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Cheltuieli cu personalul (mii de EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Asistență și primire	Referință 2007	Variație 2008/2007		Variație 2009/2007		Variație 2010/2007
		Estimare	Realizat	Estimare	Realizat	Estimare
Număr de angajați	1	—		—		—
Echivalent normă întreagă	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Cheltuieli cu personalul (mii de EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

(89) Același lucru este valabil, de asemenea, pentru celelalte costuri suplimentare legate de activitatea comercială a Ryanair în plus față de cheltuielile cu personalul:

Securitate	Referință 2007	Variație 2008/2007		Variație 2009/2007		Variație 2010/2007
		Estimare	Realizat	Estimare	Realizat	Estimare
Servicii (mii de EUR)	0	—	—	—	—	—

([59]) Prelungirea pistei cu 50 de metri și extinderea, modernizarea și echiparea aeroportului pentru a permite primirea unei aeronave de 200 de pasageri. Valoarea acestor investiții a fost estimată la 977 000 EUR.

Securitate	Referință 2007	Variație 2008/2007		Variație 2009/2007		Variație 2010/2007
		Estimare	Realizat	Estimare	Realizat	Estimare
Altele	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
***dintre care leasing autovehicule* (mii de EUR)**	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Siguranță	Referință 2007	Variație 2008/2007		Variație 2009/2007		Variație 2010/2007
		Estimare	Realizat	Estimare	Realizat	Estimare
Servicii (mii de EUR)	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
Altele (mii de EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Asistență și primire	Referință 2007	Variație 2008/2007		Variație 2009/2007		Variație 2010/2007
		Estimare	Realizat	Estimare	Realizat	Estimare
Servicii (mii de EUR)	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
Altele (mii de EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. *Referitor la compatibilitatea cu piața internă*

(90) Autoritățile franceze consideră că unele dintre criteriile prevăzute în orientările din 2005 nu sunt îndeplinite.

(91) În primul rând, autoritățile franceze susțin că Ryanair nu a prezentat un plan de afaceri. Acestea au considerat că ajutorul degresiv care a condus la semnarea acordurilor din 2008 era de natură să permită companiei aeriene să asigure o marjă comercială satisfăcătoare.

(92) Ca urmare a lipsei unui plan de afaceri, autoritățile franceze subliniază că este imposibil să se verifice dacă este îndeplinit criteriul de intensitate. În schimb, pe baza informațiilor disponibile privind crearea rutelor care fac obiectul obligației de serviciu public, CCI din Angoulême și SMAC ar fi considerat că acest criteriu era îndeplinit.

(93) În plus, autoritățile franceze consideră că tendința ascendentă anuală de […] (*) % a numărului de pasageri fără creșterea numărului de rotații observată în 2008 și 2009 ar fi fost susceptibilă să continue în 2010.

(94) În cele din urmă, astfel cum s-a afirmat în considerentele 56-60 din prezenta decizie, autoritățile franceze consideră că măsurile adoptate nu afectează schimburile comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.

5.3. **Privind noile orientări**

(95) Franța a formulat comentarii cu privire la interpretarea noilor orientări, pe formă și pe fond, și și-a exprimat acordul cu aplicarea acestora în cazuri care implică măsuri puse în aplicare înainte de publicarea lor.

(*) Informații confidențiale

(96) Aceasta ia act de faptul că noile orientări sunt mai flexibile decât cele vechi în ceea ce privește ajutoarele pentru funcționare. Prin urmare, potrivit Franței, aplicarea lor retroactivă la toate ajutoarele va permite tratarea într-un mod mai puțin defavorabil a situațiilor din trecut pentru anumite aeroporturi.

6. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE INTERESATE

6.1. Observațiile companiei Air France

(97) Air France consideră că măsurile de ajutor acordate companiei Ryanair și filialei sale AMS sunt deosebit de reprezentative pentru practicile comerciale ale Ryanair.

(98) De asemenea, Air France a prezentat Comisiei observații cu privire la aplicarea noilor orientări în cazul de față. Air France contestă aplicarea noilor orientări la cazurile privind ajutoare pentru exploatare acordate aeroporturilor inclusiv atunci când ajutoarele au fost acordate înainte de publicarea lor.

(99) Pe de o parte, Air France consideră că este vorba despre o aplicare retroactivă a noilor orientări care favorizează actorii necinstiți promovând comportamente care nu respectă normele aplicabile la data la care acestea au fost puse în aplicare. În schimb, această abordare ar penaliza actorii care au respectat orientările precedente prin faptul că nu au beneficiat de finanțare publică.

(100) Pe de altă parte, Air France subliniază că aplicarea retroactivă a noilor orientări la ajutoarele pentru exploatare acordate aeroporturilor este contrară principiilor generale de drept și jurisprudenței europene.

6.2. Observațiile Ryanair

(101) Compania Ryanair (denumită în continuare „Ryanair") contestă faptul că contractul de servicii aeroportuare pe care l-a încheiat cu aeroportul din Angoulême ar putea constitui ajutor de stat.

(102) Compania susține că decizia sa de a deschide o rută Londra Stansted-Angoulême răspundea dorinței de a securiza o bază aeriană low-cost al cărei mediu corespundea caracteristicilor aeroportului din Angoulême. În plus, compania afirmă că particularitățile aeroportului din Angoulême erau de natură să o determine să ofere un nivel al taxelor de aeroport competitiv. În pofida incertitudinilor legate de deschiderea unei rute ([60]) și ca urmare a riscului asumat, Ryanair consideră că aeroportul s-ar fi putut aștepta, în mod rezonabil, să obțină un beneficiu de pe urma acordului încheiat, datorită succesului acestuia pe alte rute.

(103) De asemenea, Ryanair afirmă că decizia de a anula ruta Londra Stansted-Angoulême este legată de motive comerciale. Potrivit Ryanair, scăderea veniturilor ar fi atins […] % în 2009, comparativ cu cele din 2008 ([61]). Aceasta precizează că a purtat negocieri cu bună credință, în temeiul articolului 9 din contractul de servicii aeroportuare, cu scopul de a ajunge la un acord economic viabil cu aeroportul din Angoulême. Ryanair susține că a solicitat, în septembrie 2009, o scădere a taxelor de aeroport. După refuzul SMAC, care i-a fost notificat la 3 februarie 2010, Ryanair afirmă că a propus să mențină ruta numai în cursul lunilor iulie și august, propunere urmată de încetarea acordului ca urmare a cauzei de inadmisibilitate invocate de SMAC.

6.2.1. *Resurse de stat și imputabilitatea statului*

6.2.1.1. Prezența resurselor de stat

(104) Ryanair subliniază că taxele nu constituie toate resursele CCI. Aceasta consideră că articolul R. 224-6 din Codul aviației civile obligă aeroporturile a căror gestionare este asigurată de o CCI să își finanțeze cheltuielile din veniturile generate de exploatarea aeroportului. Ryanair consideră că CCI din Angoulême furniza cea mai mare parte a finanțării a aeroportului. În schimb, SMAC nu ar fi avut nicio experiență în exploatarea unui aeroport ([62]).

([60]) Ryanair precizează că nu a fost efectuat niciun serviciu comercial regulat către Angoulême de aeronave precum cele pe care le utilizează aceasta și că nu exista nicio referință pe baza căreia să se evalueze rentabilitatea rutei.

([61]) Ryanair atribuie această scădere a veniturilor majorării taxelor percepute pentru pasageri în Regatul Unit, creșterii prețului barilului și crizei economice în ansamblu.

([62]) Ryanair subliniază că CCI din Angoulême a fost cea care a condus negocierile.

6.2.1.2. Imputabilitatea statului în ceea privește măsurile

(105) Ryanair consideră că simplul fapt că CCI din Angoulême se află sub controlul statului și că resursele sale constau din taxe nu este suficient pentru a considera că este îndeplinit criteriul imputabilității statului.

(106) Aceasta susține că un criteriu organic, și anume caracterul public al unei entități, nu permite, în sine, să se stabilească imputabilitatea statului cu privire la o măsură ([63]). În acest caz, ar trebui să se facă o distincție între CCI și alte instituții publice ([64]). În această privință, Ryanair subliniază faptul că articolul L.711-1 din Codul comercial în vigoare în iunie 2005 descrie CCI-urile ca instituții publice economice și că un raport parlamentar identifică „dualitatea lor instituțională", precum și îndoielile cu privire la calificarea care trebuie acordată acestora ([65]). Ryanair menționează, de asemenea, că statul nu ia parte la procesul decizional al CCI-urilor, rolul său limitându-se la asigurarea supravegherii ([66]).

6.2.2. *Avantaj selectiv*

6.2.2.1. Evaluare comună a unui avantaj economic conferit companiei Ryanair și AMS

(107) Ryanair susține că societățile Ryanair și AMS nu ar trebui să fie considerate drept un singur beneficiar al măsurilor în cauză.

(108) Pe de o parte, contractul de servicii de marketing avea drept beneficiar aeroportul și nu ar fi avut drept scop creșterea ratei de ocupare sau a randamentului rutei operate de Ryanair. Pe de altă parte, nici structura acționariatului societății AMS, nici finalitatea acesteia nu ar putea permite contestarea faptului că respectivele contracte aveau obiecte separate. Ryanair subliniază, de asemenea, că cele două contracte au fost semnate de persoane diferite ([67]), chiar dacă identitatea autorităților de management a fost evidențiată de Comisie.

(109) De asemenea, Ryanair afirmă că încheierea unui contract de servicii de marketing nu este o condiție prealabilă pentru deschiderea unei rute. Cu toate acestea, o astfel de practică ar fi mai frecventă în ceea ce privește aeroporturile regionale ([68]).

6.2.2.2. Evaluare comună a contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing

(110) Ryanair contestă evaluarea comună a contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing. Aceasta subliniază că toate contractele de servicii de marketing intră în responsabilitatea AMS, care este o filială a Ryanair. Acestea ar fi negociate și încheiate separat de acordurile Ryanair cu aeroporturile.

(111) Ryanair subliniază în același timp că își realizează ea însăși operațiunile publicitare pentru destinațiile pentru care efectuează zboruri. De asemenea, aceasta menționează că a realizat operațiuni publicitare pe pagina sa de internet în beneficiul terților, fără ca societatea AMS să fie implicată. În cele din urmă, Ryanair consideră că se recunoaște de către Comisie, în decizia Comisiei privind aeroportul din Bratislava ([69]), că este atașată o valoare operațiunilor publicitare realizate pe pagina de internet a Ryanair.

6.2.2.3. Principiul investitorului avizat în economia de piață

(a) Planul de afaceri

(112) Ryanair susține că deciziile privind investițiile nu sunt precedate în mod sistematic de un plan de afaceri. Faptul că ea însăși, alte întreprinderi sau anumite autorități în domeniul concurenței ([70]) nu le consideră utile în mod sistematic ar fi suficient pentru a stabili că este nerealist să se facă din acesta un element care caracterizează comportamentul unui investitor în economia de piață.

([63]) Ryanair se referă la hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, Rec., p. I-4397.
([64]) Ryanair ia drept referință avizul nr. 351 654 emis la 16 iunie 1992 de Conseil d'État.
([65]) Raportul nr. 2388 al doamnei Catherine Vautrin, prezentat în numele Comisiei pentru afaceri economice, referitor la proiectul de lege privind rețelele consulare.
([66]) Ryanair susține că asigurarea supravegherii nu înseamnă că statul decide cu privire la acordurile vizate în cazul de față.
([67]) Contractul de servicii aeroportuare a fost semnat de către Michel Cawley, vicepreședinte al Ryanair, iar contractul de servicii de marketing a fost semnat de către Eddie Wilson, director al AMS.
([68]) Ryanair se referă la nevoia aeroportului de a-și construi o imagine de marcă și de a crește procentul de pasageri care intră din totalul de pasageri în tranzit prin aeroport.
([69]) Decizia 2011/60/UE a Comisiei din 27 ianuarie 2010 privind ajutorul de stat C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovacia – Acord între aeroportul din Bratislava și Ryanair (JO L 27, 1.2.2011, p. 24).
([70]) Ryanair se referă la poziția adoptată de UK Competition Appeal Tribunal din 21 mai 2010 în cauza 1145/4/8/09, Stagecoach group PLC v Competition Commission, punctul 75.

(b) Observații privind condițiile de aplicare a principiului investitorului avizat în economia de piață (PIEP)

(113) Ryanair consideră că nu se poate efectua de către Comisie o aplicare selectivă a principiului operatorului privat în economia de piață. Făcând trimitere la poziția Tribunalului ([71]), aceasta subliniază că trebuie să fie avute în vedere de către Comisie tranzacția comercială în ansamblul său și să se țină cont, de către aceasta, de toate elementele relevante, precum și de contextul lor ([72]).

(114) În plus, Ryanair este de părere că ar trebui să se compare, de către Comisie, acordurile încheiate între Ryanair și aeroporturile publice cu acordurile încheiate cu aeroporturile deținute parțial sau integral de investitori privați. Ryanair se referă la un studiu ([73]) în sensul acestei analize. Amintind jurisprudența Curții ([74]), Ryanair susține că, doar în cazul în care nu este disponibilă nicio referire la un investitor privat, Comisia ar trebui să adopte o abordare bazată pe costuri.

(115) Ryanair consideră că metoda Comisiei care constă în a accepta numai aeroporturi de referință situate în aceeași arie teritorială ca și aeroportul care face obiectul anchetei este eronată ([75]).

(116) Ryanair susține că prețurile de referință pe piață obținute de la aeroporturile de referință nu sunt influențate de ajutoarele de stat acordate aeroporturilor învecinate. Prin urmare, este posibil să se estimeze în mod fiabil o valoare de referință pe piață cu ocazia efectuării testelor având în vedere PIEP.

(117) În fapt:

— analize de referință ar fi utilizate pe scară largă cu ocazia testelor având în vedere PIEP efectuate în alte domenii decât cele referitoare la ajutorul de stat;

— societățile ar exercita o influență reciprocă asupra deciziilor lor numai în măsura în care produsele lor sunt substituibile sau complementare;

— aeroporturile situate în aceeași arie teritorială nu ar fi, neapărat, în concurență unele cu altele, iar aeroporturile de referință utilizate în rapoartele prezentate se confruntă cu o concurență limitată din partea aeroporturilor publice din aria lor teritorială. Astfel, mai puțin de o treime din aeroporturile comerciale situate în aria teritorială a aeroporturilor de referință ar fi în totalitate în proprietatea statului și niciunul dintre aeroporturile situate în aceeași arie teritorială ca și aeroporturile de referință nu ar face obiectul unei proceduri în materie de ajutoare de stat (în aprilie 2013);

— inclusiv atunci când aeroporturile de referință se confruntă cu o concurență din partea aeroporturilor publice din aceeași arie teritorială, există motive să se considere că comportamentul acestora este în conformitate cu PIEP (de exemplu, în cazul în care sectorul privat deține o participație importantă sau în cazul în care aeroportul este administrat la nivel privat);

— aeroporturile care respectă PIEP nu vor stabili prețuri inferioare costului marginal.

(118) Ryanair susține că principiul operatorului privat în economia de piață trebuie să țină cont de valoarea economică scăzută a aeroporturilor regionale înainte de dezvoltarea rapidă a activității acestora. Având în vedere costurile asociate închiderii sau menținerii acestora în starea actuală, Ryanair susține, referindu-se la jurisprudența Tribunalului ([76]), că orice altă ofertă mai puțin costisitoare ar trebui să fie considerată conformă cu principiul investitorului avizat în economia de piață.

(119) Prin urmare, Ryanair este de opinie că acele costuri luate în considerare de Comisie nu ar trebui să fie costurile medii, ci costurile marginale. În fapt, aeroportul din Angoulême ar fi avut un interes economic rezonabil să efectueze o tarifare la nivelul costului marginal sau chiar sub nivelul costului marginal.

([71]) Hotărârea din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia, T-196/04, Rep., p. II-03643.
([72]) În acest sens, Ryanair menționează veniturile nonaeronautice și externalitățile de rețea.
([73]) Studiu din 25 iunie 2012 efectuat de firma de consultanță Oxera.
([74]) Ryanair invocă hotărârea Curții din 3 iulie 2003, Chronopost SA, C-83/01P, C-93/01P și C-94/01P, Rec., p. I-06993. Aceasta a menționat, de asemenea, Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (2011).
([75]) Definiția valorii de referință a pieței în analiza comparativă în vederea efectuării testelor având în vedere PIEP. Cazuri de ajutoare de stat pentru Ryanair, notă redactată de Oxera pentru Ryanair, la 9 aprilie 2013.
([76]) Hotărârea Tribunalului din 17 octombrie 2002, Linde/Comisia, T-98/00, Rec., p. II-03961, punctele 43-54.

(120) În primul rând, cu cât concurența cu care se confruntă un aeroport este mai mare, cu atât acesta ar fi stimulat să reducă prețurile la nivelul costului marginal.

(121) De asemenea, în opinia Ryanair, Comisia ar trebui să țină cont de specificul fiecărui aeroport ([77]). În acest sens, Ryanair consideră că mediul puternic concurențial dintre aeroporturile regionale le determină să concureze pentru a încheia acorduri cu aceasta. Astfel, aeroporturile ar acționa în același mod ca și investitorii privați.

(122) Ulterior, dorința aeroportului de a-și îmbunătăți imaginea ar putea să îl determine să realizeze operațiuni publicitare. Acest efect ar fi cu atât mai important cu cât puterea de piață a aeroporturilor regionale este limitată și acestea au interesul să atragă companii aeriene susceptibile să își dezvolte traficul.

(123) În plus, Ryanair susține că planul de afaceri aplicabil aeroporturilor regionale ar trebui să implice ca o parte din costurile fixe și de infrastructură să fie considerate costuri irecuperabile. De asemenea, planul de afaceri ar trebui să se întindă pe cel puțin 15 ani, în loc de perioada standard de 5 ani.

(124) În acest context, Ryanair susține că abordarea adoptată trebuie să fie cea a „tarifării unice". Pe baza poziției adoptate de Comisie în decizia privind aeroportul din Bratislava ([78]), aceasta consideră că veniturile provenite din activitățile nonaeronautice, care ar reprezenta aproximativ 50 % din veniturile unui aeroport, sunt deosebit de importante pentru aeroporturile regionale insuficient exploatate. Intenția de a dezvolta aceste venituri pentru a acoperi cât mai multe costuri fixe cu putință ar explica sancțiunile prevăzute de acordurile încheiate cu Ryanair în cazul în care aceasta din urmă nu ar respecta angajamentele pe care și le-a asumat. Activitatea Ryanair ar crește valoarea economică a aeroportului, care ar fi liber să profite de aceasta atrăgând alte companii aeriene.

(125) Potrivit Ryanair, interesul aeroporturilor regionale de a încheia contracte cu o companie aeriană ar fi, într-adevăr, ridicat prin efectele de rețea asociate cu deschiderea unei rute ([79]). După cum afirmă Ryanair, interesul aeroportului din Angoulême de a încheia un acord cu aceasta era cu atât mai mare cu cât singurul model alternativ ar fi fost deschiderea unor rute cu obligații de serviciu public operate de companii aeriene care utilizează aeronave mai mici, de exemplu Twin Jet. Cu toate acestea, Ryanair arată că această a doua opțiune ar fi implicat un cost de oportunitate pentru aeroport, companiile aeriene importante generând un cost mai mic per pasager.

(126) Ryanair consideră, de asemenea, că externalitățile de rețea pe care le generează activitățile sale ar trebui să fie luate în considerare de către Comisie. Un acord încheiat cu Ryanair ar acționa ca un „magnet" pentru alte companii aeriene, care ar dori să beneficieze de o mai mare vizibilitate și de infrastructuri mai bune. Astfel de efecte de rețea ar avea un impact pozitiv asupra veniturilor aeronautice și nonaeronautice ([80]). Ryanair consideră că însăși Comisia a adoptat această abordare în decizia privind aeroportul din Bratislava ([81]). Aeroporturile ar avea, așadar, interesul să încheie un acord cu o companie care își asumă angajamente în ceea ce privește traficul.

(127) Ryanair precizează că acordurile pe care le încheie nu sunt exclusive. Oricare altă companie aeriană care oferă același serviciu ca și Ryanair ar putea beneficia de condiții de activitate identice.

(128) În ceea ce privește analiza rentabilității, Ryanair susține că principiile pe care le-ar adopta un investitor rațional din sectorul privat sunt următoarele ([82]):

— evaluarea ar fi realizată pe niveluri;

— un plan de afaceri *ex ante* nu ar fi neapărat necesar;

— în cazul unui aeroport nesaturat, abordarea bazată pe „tarifare unică" ar fi metoda adecvată de tarifare;

— doar veniturile asociate activității economice a aeroportului în activitate ar trebui să fie luate în considerare;

([77]) Ryanair se referă la poziția adoptată de Comisie în Decizia 2011/60/UE, menționată anterior la nota de subsol 69, considerentul 111.

([78]) A se vedea decizia menționată anterior la nota de subsol 69.

([79]) Ryanair include în externalități: 1/faptul că deschiderea unei rute care leagă un aeroport regional trimite un semnal pozitiv celorlalte companii aeriene în ceea ce privește perspectivele de rentabilitate; în acest caz, Ryanair afirmă că Cityline era pe punctul de a încheia un acord cu aeroportul din Angoulême pentru a stabili un serviciu regulat cu câteva săptămâni înainte ca Ryanair să închidă legătura; 2/prezența unei companii aeriene importante ar permite generarea unor servicii nonaeronautice care, în schimb, ar contribui la generarea unui trafic mai important.

([80]) Veniturile provenite din activitățile nonaeronautice ar fi determinate, în special, de durata mai mare de timp petrecut în aeroport de pasagerii care nu fac escală. Această caracteristică ar fi de natură să atragă lanțurile comerciale care operează în aeroporturi.

([81]) A se vedea decizia menționată anterior la nota de subsol 69.

([82]) Principii care stau la baza analizei rentabilității în cadrul testelor pe baza principiului investitorului în economia de piață. Cazuri de ajutoare de stat pentru Ryanair, notă redactată de Oxera pentru Ryanair la 9 aprilie 2013.

— întreaga durată a acordului, inclusiv eventualele prelungiri, ar trebui să fie luate în considerare;

— viitoarele fluxuri financiare ar trebui să fie actualizate pentru a se evalua rentabilitatea acordurilor.

(129) Rentabilitatea suplimentară adusă de acordurile încheiate de Ryanair cu aeroporturile ar trebui să fie evaluată pe baza unor estimări ale ratei interne de rentabilitate sau a unor măsuri bazate pe valoarea actuală netă.

(c) Aplicarea principiului investitorului avizat în economia de piață

(130) În general, Ryanair consideră că faptul că CCI din Angoulême a acționat ca un adevărat investitor privat, în virtutea statutului său, independent de stat, constituie în sine o dovadă a conformității cu principiul investitorului în economia de piață. Faptul că finanțarea investițiilor aeroportului a fost asigurată de membrii SMAC ar fi o dovadă în plus a acestui lucru, proprietarii aeroportului având interesul de a spori valoarea acestuia.

(131) Ryanair subliniază, în primul rând, că evaluarea taxelor de aeroport pe care le achită ar trebui să fie efectuată în raport cu cerințele sale reduse. În comparație cu celelalte companii aeriene, Ryanair argumentează că modelul său economic necesită mai puține ghișee de *check-in*, echipamente și servicii, că nu recurge la escale, că reduce durata și intensitatea serviciilor de handling la sol pentru aparatele sale sau crește productivitatea echipajului astfel încât să reducă utilizarea serviciilor aeroportului.

(132) În al doilea rând, aceasta consideră că, în scopul aplicării principiului investitorului în economia de piață, unele aeroporturi europene ar fi substituibile aeroportului din Angoulême ca urmare a asemănărilor acestora ([83]). În această privință, Ryanair prezintă un studiu comparativ care concluzionează că taxele aplicate de aeroporturile din […], […], […] și […], considerate comparabile cu aeroportul din Angoulême, ar fi, în medie, mai mici decât cele practicate de aeroportul din Angoulême ([84]).

Tabelul 11

Aeroporturi comparabile cu aeroportul din Angoulême

Caracteristici comparate ale aeroporturilor	Angoulême	[…]	[…]	[…]	[…]
Populația orașului de legătură	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Distanța până la oraș (km)	14	12	45	46	11,5
Cel mai important oraș pe o rază de 150 km (număr de locuitori)	Bordeaux (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
Cel mai apropiat aeroport principal (pasageri în 2009)	Bordeaux (3,3 milioane)	[…] (1,8 milioane)	[…] (7,7 milioane)	[…] (2,8 milioane)	[…] (19 milioane)

(133) Ryanair susține, de asemenea, că alegerile făcute de aeroportul din Angoulême după anularea legăturii cu aeroportul Londra Stansted ar putea să dovedească faptul că aeroportul considera că un serviciu comercial regulat, operat de o companie low-cost, care să îl lege de Regatul Unit, era o soluție credibilă. În această privință, Ryanair face trimitere la acordul încheiat cu societatea SNC-Lavalin, mandatată pentru a pune în aplicare un scenariu de dezvoltare agresiv.

(134) Ryanair susține în continuare că un număr garantat de pasageri, precum cel la care s-a angajat, este de natură să reducă riscul economic asumat de un aeroport. Prin urmare, această garanție ar justifica un nivel mai scăzut de rentabilitate decât cel care ar fi cerut de un investitor privat care nu beneficiază de o astfel de clauză.

([83]) S-ar înregistra asemănări în ceea ce privește caracteristicile aeroporturilor (situate la mai puțin de 150 de kilometri de orașe importante și confruntându-se cu aeroporturi concurente) și nivelurile de venituri ale regiunile învecinate cu aeroporturile.

([84]) Taxele de aeroport ar fi, în medie, în cursul perioadei examinate, mai mari de […] % per rotație și de […] % per pasager în cazul aeroportului din Angoulême. Cu toate acestea, Oxera subliniază că Ryanair nu a fost obligată la plata taxei de aeroport în 2009.

(135) Ryanair observă, de asemenea, faptul că așa-numita abordare a „tarifării unice” ([85]) ar putea să explice faptul că un aeroport urmărește să își maximizeze veniturile prin reducerea nivelului taxelor de aeroport. Prin urmare, Ryanair contestă evaluarea conform căreia un preț negativ nu poate fi un preț de piață. Aceasta consideră că un nivel negativ al taxelor de aeroport poate să fie în acord cu principiul investitorului în economia de piață dacă nivelul estimat al veniturilor provenite din activități nonaeronautice este suficient de ridicat. În cazul de față, Ryanair susține că un investitor privat ar putea considera în mod rezonabil că veniturile provenite din activități nonaeronautice, care erau inexistente, s-ar dezvolta ca urmare a traficului pe care compania l-ar putea genera ([86]).

(136) Ryanair susține că o astfel de abordare este susținută, de asemenea, de situația specifică a aeroportului din Angoulême. Aceasta consideră că un investitor în economia de piață ar trebui să considere costurile de infrastructură și costurile fixe de exploatare ca fiind costuri nerecuperabile. Acest lucru este cu atât mai valabil în cazul de față, aeroportul din Angoulême fiind susceptibil de a suferi de pe urma concurenței trenului de mare viteză ([87]). De asemenea, Ryanair susține că, dacă închiderea aeroportului ar fi putut reprezenta o altă opțiune, valoarea de piață a activelor după deducerea costurilor de închidere nu ar fi fost semnificativă. Potrivit Ryanair, aceste costuri nerecuperabile ar trebui, prin urmare, să fie ignorate.

(137) În plus, având în vedere că aceasta se angajează să asigure un nivel minim de trafic, nerespectarea acestei condiții fiind sancționată, Ryanair consideră că orice ofertă comercială reprezintă o îmbunătățire a situației unui aeroport care are aceleași caracteristici cu aeroportul din Angoulême. Singura condiție ar fi ca veniturile sale marginale să fie mai mari decât costurile sale marginale, ceea ce ar face ca situația aeroportului din Angoulême să fie diferită de cea examinată de Curte în hotărârea *Chronopost* ([88]). Prin urmare, Ryanair afirmă că, în cazul de față, un investitor privat în economia de piață nu ar urmări neapărat un randament al investițiilor în ceea ce privește infrastructura preexistentă. În opinia Ryanair, un astfel de investitor în economia de piață nu ar impune nici ca acea companie aeriană cocontractantă să participe la acoperirea unor costuri operaționale efectuate înainte de încheierea acordului.

(138) În sfârșit, Ryanair afirmă că deciziile luate de aeroportul din Angoulême nu îi erau destinate în mod special.

(139) Acest lucru ar fi valabil, în primul rând, pentru deciziile care au scopul de a adapta aeroportul din Angoulême. Astfel, investițiile ar fi fost realizate în principal înainte de sosirea sa. De asemenea, aceasta subliniază faptul că, în multe cazuri, contractele de recrutare a membrilor personalului au fost încheiate sau prelungite după plecarea sa. Prin urmare, deciziile respective ar corespunde proiectului mai vast de a plasa aeroportul din Angoulême pe piața companiilor aeriene *low-cost* ([89]). Deciziile luate ulterior de către SMAC după plecarea Ryanair, cum ar fi alegerea scenariului adoptat de societatea SNC-Lavalin, ar fi o dovadă în acest sens.

(140) În cele din urmă, Ryanair subliniază că articolul 3 din contractul de servicii aeroportuare stipula că toate condițiile de exploatare care îi erau acordate puteau fi acordate oricărei alte companii. Aceasta susține că nivelul taxelor de aeroport a fost publicat, de altfel, de aeroportul din Angoulême.

(d) Observații referitoare la plățile către AMS

(141) Ryanair nu este de acord cu evaluarea preliminară efectuată de Comisie conform căreia plățile efectuate către AMS constituie costuri pentru aeroport, dat fiind că această abordare nu ține cont de valoarea serviciilor furnizate aeroportului de către AMS. În plus, aceasta consideră că, în scopul examinării testului operatorului în economia de piață, ar trebui să se facă o distincție între achiziționarea de servicii de marketing de valoare la prețurile pieței și un contract conex aeroport – companie aeriană.

(142) În sprijinul acestei afirmații, Ryanair prezintă o analiză care compară prețurile practicate de AMS cu cele propuse pentru servicii comparabile oferite de alte site-uri de călătorii ([90]). Pe baza analizei, ar reieși că prețurile practicate de AMS erau fie mai mici decât media, fie se încadrau în intervalul mediu al prețurilor facturate de site-urile de referință.

(143) Potrivit Ryanair, aceasta arată că prețurile AMS sunt în conformitate cu prețurile de pe piață și că decizia luată de un aeroport public de a achiziționa serviciile AMS este în conformitate cu testul operatorului în economia de piață. De asemenea, Ryanair prezintă elemente menite să demonstreze existența unor servicii furnizate aeroporturilor în cadrul contractelor cu AMS, cu scopul de a demonstra valoarea acestor servicii pentru aeroporturi.

([85]) A se vedea considerentul 124 din prezenta decizie.

([86]) Ryanair se referă la posibilitatea ca investitorul menționat să ia drept exemplu cazul aeroportului La Rochelle, pe care îl consideră ca fiind similar.

([87]) Decizia de a construi linia Angoulême-Bordeaux a fost luată în iulie 2006, iar cea de a construi linia Tours-Angoulême în iunie 2009.

([88]) Hotărârea Curții din 3 iulie 2003, Chronopost, C-83/01 P, C-93/01 P și C-94/01 P, Rec., p. I-069993. Cu toate acestea, Ryanair recunoaște că abordarea ar trebui să fie perfecționată în cazul în care costurile fixe cresc semnificativ peste un anumit prag de activitate. În acest caz, Comisia consideră că ar fi mai oportun să se țină seama de valoarea actuală netă pe o perioadă mai lungă.

([89]) Ryanair consideră că investițiile ar fi fost efectuate, de asemenea, în absența sa, în măsura în care investițiile în infrastructură au fost realizate în pofida volumului foarte mic de pasageri.

([90]) Oxera, „*Are prices set by AMS in line with the market rate?*”, elaborat pentru Ryanair la 20 decembrie 2013.

(144) Potrivit Ryanair, dacă, în pofida opoziției sale față de o astfel de abordare, Comisia ar insista pentru a supune acordurile AMS și acordurile referitoare la serviciile aeroportuare ale Ryanair unui singur și aceluiași test al operatorului în economia de piață, valoarea serviciilor furnizate de AMS aeroporturilor nu ar trebui să fie subestimată.

(145) În plus, Ryanair se referă la concluziile diferitelor rapoarte care confirmă că aceasta dispune de o marcă paneuropeană puternică capabilă să producă venituri suplimentare pentru serviciile sale de publicitate.

(146) Ryanair a prezentat, de asemenea, un raport elaborat de consultantul său economic, Oxera, cu privire la principiile care ar trebui să se aplice unui test de rentabilitate al operatorului în economia de piață, care acoperă atât acordurile privind serviciile aeriene încheiate între Ryanair și aeroporturi, cât și acordurile comerciale încheiate între AM și aceleași aeroporturi ([91]). Ryanair subliniază că acest lucru nu aduce în niciun fel atingere poziției sale potrivit căreia acordurile AMS și acordurile privind serviciile aeriene ar trebui să fie supuse unor criterii separate pentru evaluarea testului operatorului în economia de piață.

(147) Raportul menționat arată că încasările generate de AMS ar trebui să fie incluse în cadrul veniturilor în scopul unei analize comune a rentabilității, în timp ce cheltuielile AMS ar trebui incluse la costuri. În acest scop, raportul propune o metodă bazată pe fluxurile de numerar, care prevede că toate cheltuielile privind AMS vor fi considerate drept cheltuieli de funcționare suplimentare.

(148) Raportul susține că activitățile de marketing contribuie la crearea și consolidarea valorii mărcii, ceea ce poate genera activitate și profituri, nu doar pe durata contractului de marketing, ci și după încheierea acestuia. Astfel s-ar întâmpla, în special, atunci când, ca urmare a unui acord cu Ryanair, alte companii aeriene ar fi atrase către aeroport, atrăgând, la rândul lor, operatori comerciali și crescând, prin urmare, veniturile provenite din activitățile nonaeronautice ale aeroportului. Potrivit Ryanair, în cazul în care Comisia realizează o analiză comună a rentabilității, profiturile respective vor trebui luate în calcul, considerând cheltuielile privind AMS drept cheltuieli suplimentare de funcționare, profiturile suplimentare fiind calculate după deducerea plăților AMS.

(149) Ryanair consideră, de asemenea, că ar putea fi inclusă o valoare finală în profiturile suplimentare prevăzute la sfârșitul duratei acordului privind serviciile aeriene pentru a lua în considerare valoarea generată după expirarea acordului. Valoarea finală ar putea fi adaptată pe baza unei ipoteze prudente privind probabilitatea unei reînnoiri a acordului cu Ryanair sau potrivit căreia vor fi convenite condiții similare cu alte companii. Ryanair consideră că aceasta va permite estimarea unei limite inferioare pentru profiturile care decurg din acordul încheiat cu AMS și din acordul privind serviciile aeriene, luând în considerare caracterul nesigur al profiturilor suplimentare după expirarea acordului privind serviciile aeriene.

(150) În susținerea acestei abordări, raportul menționat anterior prezintă o sinteză a rezultatelor studiilor privind efectul publicității asupra valorii unei mărci. Studiile respective ar recunoaște că publicitatea poate consolida valoarea unei mărci și poate îmbunătăți fidelitatea clienților. Conform raportului, publicitatea pe site-ul ryanair.com ar spori în special vizibilitatea mărcii în cazul unui aeroport. În raport se specifică, de asemenea, faptul că aeroporturile regionale mai mici care doresc să își mărească traficul își pot consolida valoarea mărcii în special prin încheierea unor acorduri publicitare cu AMS.

(151) Raportul arată că abordarea bazată pe fluxurile de numerar este preferabilă abordării prin capitalizare, în care cheltuielile privind AMS ar fi tratate drept cheltuieli de capital într-un activ necorporal (și anume, valoarea mărcii aeroportului). Cheltuielile de marketing ar fi înscrise în activul necorporal și ulterior amortizate de-a lungul duratei de utilizare a activului în cauză, prevăzând o valoare reziduală în momentul expirării acordului privind serviciile aeriene. Această abordare nu ar ține seama, însă, de profiturile suplimentare aduse aeroportului prin semnarea acordului privind serviciile aeriene cu Ryanair și, de asemenea, ar fi dificil să se estimeze valoarea activelor necorporale din cauza cheltuielilor legate de marcă și a duratei de utilizare a activului.

6.3. **Observații ale AMS**

(152) AMS contestă faptul că contractul de servicii de marketing încheiat cu aeroportul din Angoulême ar putea constitui ajutor de stat. În fapt, contractul nu i-ar fi conferit niciun avantaj selectiv.

6.3.1. *Evaluare comună a unui avantaj economic conferit companiei Ryanair și AMS*

(153) AMS subliniază că are un obiect social veritabil care constă în furnizarea de servicii de marketing pe internet. Aceasta susține că cea mai mare parte a activității sale vizează punerea în valoare a spațiului publicitar de pe site-ul companiei Ryanair.

([91]) Oxera, „*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*" elaborat pentru Ryanair la 17 ianuarie 2014.

(154) În plus, Comisia observă că Ryanair a ales să colaboreze cu alte structuri intermediare pentru a comercializa alte spații publicitare.

(155) Rezultă că nu există niciun motiv pentru a considera că trebuie să existe o evaluare comună a unui posibil avantaj economic în beneficiul companiei Ryanair și al AMS.

6.3.2. *Evaluare comună a contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing*

(156) AMS consideră că o creștere a numărului de pasageri care utilizează serviciile Ryanair nu este singurul avantaj de care se bucură aeroportul din Angoulême ca urmare a contractului de servicii de marketing. Pe de o parte, AMS arată că contractul încheiat de către aeroport cu AMS este distinct de cel încheiat cu Ryanair. Pe de altă parte, aceasta subliniază că Ryanair își promovează serviciile prin mijloace proprii. Prin urmare, aeroportul din Angoulême nu ar contribui la promovarea serviciilor Ryanair prin încheierea unui contract de servicii de marketing cu AMS.

(157) Cu titlu de exemplu, AMS subliniază că rata de încărcare a zborurilor Ryanair ar fi, invariabil, de […] % în medie, independent de încheierea unui contract de servicii de marketing cu aceasta. De asemenea, AMS subliniază faptul că Ryanair percepe taxe care sunt identice pentru toți pasagerii, indiferent dacă aceștia sosesc sau pleacă de pe un anumit aeroport.

(158) În general, AMS constată că eforturile în materie de publicitate pot aduce profituri chiar furnizorilor de spațiu publicitar ([92]). În cazul de față, această externalitate s-ar traduce prin popularitatea în creștere a site-ului companiei Ryanair, indiferent dacă persoana care introduce mesajul publicitar este publică sau privată. Având în vedere că un investitor privat nu abandonează realizarea unei investiții pe motiv că terții beneficiază de aceasta, AMS consideră că aeroportul din Angoulême nu ar fi trebuit să țină cont de faptul că Ryanair beneficiază, de asemenea, de investițiile sale publicitare.

(159) AMS consideră că Ryanair ar fi jucat un rol de pionierat în domeniu, majoritatea companiilor aeriene comercializând, în prezent, spațiul disponibil de pe site-ul lor. Cu toate acestea, AMS consideră că site-ul companiei Ryanair ar avea particularitatea de a fi dotat cu o valoare excepțională ([93]). Prin urmare, acesta nu ar fi comparabil cu cel al altor companii aeriene.

6.3.3. *Criteriul investitorului avizat în economia de piață*

6.3.3.1. Referitor la existența unui avantaj în favoarea AMS

(160) AMS consideră că nu a beneficiat de niciun avantaj economic în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Aceasta susține că serviciile sale se adresează atât unor entități private, cât și unor entități publice. În consecință, aceasta ar fi putut beneficia de aceeași măsură din partea unei societăți private. AMS adaugă că nu obligă aeroporturile să achiziționeze serviciile sale de marketing ([94]) și că spațiul publicitar pe care îl comercializează este o resursă prețioasă care face obiectul unei cereri crescute.

6.3.3.2. Referitor la relația dintre serviciile AMS și nevoile clienților săi

(161) AMS consideră că realizarea de operațiuni publicitare reprezintă o necesitate pentru aeroporturile regionale. Obiectivul acestora ar fi de a spori vizibilitatea serviciilor pe care le oferă. AMS adaugă că, în prezent, nodurile aeriene mari consideră, ele însele, că este de dorit să se realizeze aceste campanii publicitare. Câștigul care ar rezulta de aici în ceea ce privește imaginea ar fi de natură să aducă beneficii aeroporturilor în cauză ([95]). În acest sens, AMS susține că astfel de cheltuieli reprezintă o investiție strategică comparabilă cu cele realizate de societăți precum Coca-Cola, McDonald's sau Nike.

(162) Această investiție ar fi cu atât mai importantă cu cât aeroporturile ar avea tendința să genereze aproape jumătate din veniturile lor din activități nonaeronautice. În cazul de față, aeroportul din Angoulême ar fi avut un interes cu atât mai mare de a genera un trafic constituit dintr-o clientelă internațională cu cât traficul regulat de pasageri în acest aeroport era, practic, inexistent. Dimpotrivă, AMS consideră că Ryanair nu avea niciun interes să contribuie la aceste investiții publicitare deoarece nu obține niciun venit suplimentar din partea călătorilor care intră sau ies din aeroport.

([92]) AMS ia exemplul unei campanii publicitare difuzate într-un ziar care ar confirma rolul său în sprijinirea unor astfel de operațiuni de marketing, permițându-i, în consecință, să își majoreze tarifele sau să vândă mai mult spațiu publicitar, sau al unei mărci de băuturi răcoritoare ale cărei campanii publicitare ar crește vânzările unui distribuitor.

([93]) AMS își întemeiază evaluarea pe un raport întocmit de societatea Zénobie Conseil în mai 2011. De asemenea, aceasta observă că site-ul companiei Ryanair reprezintă 4,5 miliarde de pagini vizualizate pe an, 80 % dintre vizitatori în acces direct, cu o rată de revenire de 17 %, o durată medie a vizitei de 9 minute și 36 de secunde per vizitator și o capacitate ridicată de a se adresa clienților potențiali.

([94]) AMS precizează că multe aeroporturi aleg să nu își facă publicitate pe site-ul companiei Ryanair.

([95]) Creșterea traficului care intră prin compania aeriană pe site-ul căreia este efectuată operațiunea publicitară sau prin oricare altă companie aeriană; creșterea veniturilor din activități nonaeronautice prin instalarea unor operatori comerciali.

(163) În continuare, AMS afirmă că promovarea „mărcii" aeroporturilor, în special în ceea ce privește aeroporturile regionale, ar fi devenit o practică răspândită. În acest sens, aceasta se referă la dorința de a crește valoarea aeroportului și vizibilitatea acestuia pentru a deveni o destinație de predilecție pentru pasageri, la faptul că astfel de investiții sunt viabile din punct de vedere economic, atât pentru investitorii publici, cât și pentru cei privați, la faptul că investiții similare sunt efectuate, de asemenea, de nodurile aeriene, la faptul că aeroporturile au interesul de a spori numărul de pasageri care intră, precum și la faptul că ceea ce distinge aeroporturile regionale de nodurile aeriene constă în faptul că primele nu se bucură de aceeași vizibilitate la nivel internațional. Această strategie ar fi independentă de compania aeriană aleasă de pasageri, aeroporturile definindu-și investițiile de marketing în funcție de capacitatea spațiilor publicitare de a se adresa potențialilor clienți.

6.3.3.3. Referitor la prețul serviciilor furnizate de AMS

(164) AMS afirmă că tarifele sale practicate la aeroportul din Angoulême corespund prețurilor de pe piață. Realizând o comparație cu contractele încheiate cu aeroporturile din […] și din […], aceasta susține că nu face nicio discriminare între clienți aeroportuari și clienți nonaeroportuari. În plus, AMS consideră că valorificarea spațiului disponibil pe site-ul companiei Ryanair ([96]) poate, de asemenea, să dovedească faptul că prețul serviciului prestat la aeroportul din Angoulême corespunde unui preț de piață.

(165) AMS constată că Comisia a apreciat, în decizia privind aeroportul din Bratislava citată în considerentul 111 din prezenta decizie, că nu putea fi exclus faptul că o anumită valoare ar putea fi atașată simplei prezențe a numelui unui aeroport pe site-ul companiei Ryanair, având în vedere că aeroportul respectiv este menționat ca destinație.

(166) În plus, AMS observă că grila sa tarifară este obiectivă și disponibilă pe site-ul său ([97]). Prețurile aplicate la contractul încheiat cu aeroportul din Angoulême s-ar înscrie în acest cadru. Acestea ar fi fost determinate în funcție de tipul de pagină ([98]), de tipul de plasare selectat ([99]), de numărul de vizitatori zilnici și de numărul de rute către și de la aeroport.

(167) În fine, AMS oferă asigurări că serviciile pe care le furnizează sunt mai eficiente, întrucât acestea sunt mai bine orientate decât cele furnizate prin alte suporturi publicitare tradiționale, cum ar fi un ziar. Acest lucru este cu atât mai valabil cu cât publicitatea pe care o furnizează pe site-ul companiei Ryanair este „fixă", în timp ce alte site-uri ar avea o rotație, iar prețurile fixate în contractul de servicii de marketing încheiat cu aeroportul din Angoulême au fost stabilite pe o bază tarifară din 2007, în timp ce traficul de pe site-ul din Regatul Unit al Ryanair ar fi crescut cu 55 % între 2008 și 2012.

6.4. **Observațiile organizației Transport & Environment**

(168) Observațiile acestei organizații neguvernamentale în cadrul prezentei proceduri s-au limitat la a contesta temeinicia noilor orientări pentru sectorul aviației, precum și a deciziilor Comisiei în sectorul transporturilor aeriene, datorită impactului lor asupra mediului.

7. **COMENTARIILE FRANȚEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

(169) Autoritățile franceze au indicat că nu doresc să formuleze observații suplimentare cu privire la observațiile părților interesate.

8. **EVALUAREA AJUTOARELOR ACORDATE ADMINISTRATORILOR SUCCESIVI AI AEROPORTULUI**

8.1. **Existența unui ajutor în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE**

(170) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă, în măsura în care afectează schimburile comerciale dintre statele membre, ajutoarele acordate de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri.

([96]) Societatea AMS se bazează pe un raport întocmit de Mindshare Ireland în iunie 2004.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Pagina principală sau pagina care indică destinațiile.
([99]) Link internet, banner, texte sub formă de paragrafe, dimensiunea publicității.

(171) Calificarea unei măsuri naționale drept ajutor de stat presupune să fie îndeplinite următoarele condiții cumulative: 1. beneficiarul sau beneficiarii să fie întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE; 2. măsura în cauză să fie acordată din resurse de stat și să fie imputabilă statului; 3. măsura să confere un avantaj selectiv acordat beneficiarului sau beneficiarilor săi; și 4. măsura în cauză să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să fie susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

8.1.1. *Noțiunea de întreprindere și de activitate economică*

(172) Pentru a stabili dacă subvențiile menționate mai sus constituie ajutor de stat, este necesar să se determine dacă beneficiarii acestora sunt întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(173) În această privință, Comisia amintește că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, noțiunea de întreprindere cuprinde orice entitate care exercită o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul în care este finanțată ([100]). În plus, noțiunea de activitate economică se referă la orice activitate care constă în a oferi bunuri sau servicii pe o anumită piață ([101]).

(174) În hotărârea „Aeroportul Leipzig-Halle", Curtea de Justiție a confirmat că exploatarea unui aeroport în scopuri comerciale și construirea unei infrastructuri aeroportuare constituie o activitate economică ([102]). Odată ce un operator aeroportuar desfășoară activități economice, indiferent de statutul său juridic sau de modul în care este finanțat, acesta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, și, prin urmare, se aplică normele din tratat privind ajutoarele de stat ([103]).

(175) În cazul de față, Comisia subliniază faptul că infrastructura ale cărei investiții au fost finanțate prin subvenții publice și care acoperă, în special, extinderea pistei și lucrările la terminal a făcut obiectul unei exploatări comerciale de către operatorii succesivi ai aeroportului. Astfel, operatorii respectivi au facturat utilizarea infrastructurii în cauză.

(176) Prin urmare, finanțarea infrastructurii aeroportuare, precum și potențialele ajutoare pentru funcționare sunt destinate, în principal, să contribuie la finanțarea activității economice de exploatare comercială a aeroportului exercitată de operatorii succesivi. Rezultă ca organismele care exploatează infrastructura în cauză constituie întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8.1.1.1. Organismele care desfășoară activitatea economică de exploatare a aeroportului

(177) În primul rând, Comisia reamintește că doar CCI-aeroport a asigurat gestionarea și, prin urmare, exploatarea comercială a aeroportului din Angoulême din 2002 până în 2006.

(178) Pentru perioadele de după 2006, Comisia reamintește că se poate considera că două entități juridice distincte exercită împreună o activitate economică în sensul aplicării normelor în materie de ajutoare de stat în cazul în care acestea oferă efectiv, împreună, produse sau servicii pe anumite piețe. În schimb, o entitate care nu furnizează ea însăși bunuri sau servicii pe o piață nu constituie o întreprindere doar pentru că deține titluri de participare, chiar și majoritare, atât timp cât respectivele titluri de participare nu conferă deținătorului decât dreptul de a-și exercita drepturile aferente statutului de acționar sau de asociat ([104]). În ceea ce privește perioada 2007-2011, Comisia consideră că SMAC și CCI-aeroport au exercitat împreună exploatarea comercială a aeroportului din Angoulême. Într-adevăr, veniturile comerciale din activitatea de furnizare a unor servicii aeroportuare au fost definite și colectate de CCI-aeroport, care asigura, de asemenea, gestionarea operațională a platformei. În același timp, SMAC avea competența de a implica aeroportul în activități comerciale față de terți. De asemenea, SMAC avea competențe, din perspectivă operațională și financiară, în ceea ce privește investițiile cu scop comercial în aeroport. SMAC a participat

([100]) Hotărârile Curții din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, Rec., p. I-3851, punctul 36; din 23 aprilie 1991, Höfner și Elser, C-41/90, Rec., p. I-1979, punctul 21, din 16 noiembrie 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, Rec., p. I-4013, punctul 14 și din 11 decembrie 1997, Job Centre, C-55/96, Rec., p. I-7119, punctul 21.

([101]) Hotărârea Curții din 16 iunie 1987, Comisia/Italia, 118/85, Rec., p. 2599, punctul 7, hotărârea Curții din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, Rec., p. I-3851, punctul 36 și hotărârea din 12 septembrie 2000, Pavlov e.a., C-180/98-C-184/98, Rec., p. I-06451, punctul 75.

([102]) Hotărârile din 24 martie 2011, Flughafen Leipzig-Halle GmbH and Mitteldeutsche Flughafen AG/Comisia, T-455/08 și Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt/Comisia, T-443/08 (cauza „Aeroportul Leipzig-Halle"), Rec., p. II-01311, confirmate de Curte în hotărârea din 19 decembrie 2012, Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle/Comisia, C-288/11P, nepublicată încă în Repertoriu, punctele 42 și 43; a se vedea, de asemenea, hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 2000, Aeroporturile din Paris/Comisia, T-128/98 Rec., p. II-3929, confirmată de Curte în hotărârea din 24 octombrie 2002, Aeroporturile din Paris/Comisia, C-82/01P, Rec., p. I-9297 și hotărârea Tribunalului din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia, T-196/04, Rec., p. II-3643, punctul 88.

([103]) A se vedea hotărârile Curții din 17 februarie 1993, Poucet/AGV și Pistre/Cancave, C-159/91 și C-160/91, Rec., p. 637.

([104]) Hotărârea Curții din 10 ianuarie 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Rec., p. I-289, punctele 107-118 și 125.

în mod direct la furnizarea de servicii aeroportuare, contribuind în special la gestionarea comercială a aeroportului în perioada examinată, de exemplu prin încheierea acordurilor din 2008.

(179) De asemenea, Comisia constată că transferul gestionării aeroportului din Angoulême către SNC-Lavalin începând cu 1 ianuarie 2012 nu a fost însoțit de eliberarea de responsabilități a SMAC. Într-adevăr, în temeiul cadrului contractual instituit prin achizițiile publice din 6 iulie 2011, anumite obligații au rămas, în cursul perioadei examinate, în sarcina SMAC.

(180) În primul rând, lui SMAC îi revine întreaga responsabilitate pentru deciziile privind investițiile. Acesta finanțează cheltuielile aferente ([105]) chiar dacă acestea nu pot fi disociate de activitatea de exploatare aeroportuară ([106]). De asemenea, SMAC își asumă o parte semnificativă din riscul de exploatare în măsura în care aceasta asigură, în limita unui plafon anual, echilibrul conturilor aeroportului ([107]). În cele din urmă, SMAC și-a exprimat intenția de a finanța în mod direct ajutorul pentru companiile aeriene destinat să pună în aplicare politica comercială a aeroportului orientată către restabilirea unor rute aeriene între aeroportul din Angoulême și insulele britanice.

(181) Prin urmare, Comisia consideră că SMAC păstrează, pentru perioada care începe la 1 ianuarie 2012, calitatea de co-operator al aeroportului.

(182) În consecință, Comisia consideră că activitatea economică de exploatare comercială a aeroportului din Angoulême a fost asigurată succesiv de următoarele trei grupuri de entități:

— de CCI-aeroport pentru perioada 2002-2006;

— în comun de SMAC și CCI-aeroport pentru perioada 2007-2011; și

— în comun de SMAC și SNC-Lavalin începând cu 1 ianuarie 2012.

8.1.1.2. Exercitarea prerogativelor de autoritate publică

(183) Comisia reamintește că nu toate activitățile unui administrator de aeroport sunt, neapărat, de natură economică. În mod normal, nu prezintă caracter economic activitățile care au legătură cu exercitarea prerogativelor de putere publică.

(a) Sistem național de finanțare a atribuțiilor de autoritate publică în aeroporturile franceze

(184) Diversele atribuții exercitate de administratorii succesivi ai aeroportului din Angoulême, care țin de securitatea traficului aerian, de siguranță sau de protecție a mediului, au fost sprijinite financiar de către autoritățile publice între 2002 și 2012. Aceste finanțări fac parte din domeniul de aplicare a actualei proceduri oficiale de investigare.

(185) În acest sens, Franța a făcut trimitere la sistemul general de finanțare a atribuțiilor de autoritate publică în aeroporturile franceze, stabilit de legislația națională și prezentat mai jos.

(186) Acest sistem se bazează pe o prelevare fiscală, pe taxa de aeroport, precum și pe un instrument suplimentar. Istoricul și modalitățile acestor instrumente, precum și domeniul de aplicare a atribuțiilor pe care le finanțează acestea sunt descrise mai jos.

(187) În 1998, Conseil d'État a considerat, în hotărârea SCARA ([108]), că misiunile privind siguranța și securitatea în cadrul aeroporturilor sunt atribuții de autoritate publică care intră în responsabilitatea statului și, din acest motiv, nu pot fi imputate utilizatorilor aeroporturilor prin intermediul unor taxe. Ca urmare a acestei hotărâri, Legea nr. 981171 din 18 decembrie 1998 privind organizarea anumitor servicii de transport aerian și articolul 136 din Legea nr. 98-1266 din 30 decembrie 1998 (Legea finanțelor pe 1999) ([109]) au introdus taxa de aeroport, începând cu 1 iulie 1999. Este vorba despre o taxă aplicată într-un anumit scop, în sensul că produsul său nu poate fi folosit decât pentru a finanța anumite cheltuieli, și anume costurile pentru atribuțiile pe care Franța le consideră ca fiind de autoritate publică în cadrul aeroporturilor. Dispozițiile menționate anterior au stabilit, de asemenea, un instrument suplimentar de finanțare a acestor atribuții. Tipurile de atribuții finanțate de taxa de aeroport și de instrumentul suplimentar de finanțare, modalitățile taxei de aeroport și modalitățile instrumentului suplimentar sunt prezentate mai jos, pe rând.

([105]) Articolul 11 din caietul de sarcini și de specificații tehnice.
([106]) Hotărârea „Aeroportul Leipzig Halle", menționată anterior la nota de subsol 102, punctul 107.
([107]) Articolul 15 din caietul de sarcini și de specificații tehnice.
([108]) Hotărârea Conseil d'État din 20 mai 1998 „*Sindicatul Companiilor aeriene autonome*" („SCARA").
([109]) În prezent codificată la articolul 1609w din Codul general al impozitelor.

(188) Legislația franceză, precizată în reglementări, definește cu exactitate atribuțiile eligibile pentru finanțarea prin taxa de aeroport. Acestea cuprind salvarea și stingerea incendiilor în aeronave, prevenirea pericolelor reprezentate de animalele sălbatice ([110]), controlul de securitate al bagajelor de cală, controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână, controlul accesului comun în zona cu acces restricționat ([111]), măsuri privind controalele de mediu ([112]), precum și controlul automat la frontieră prin identificare biometrică. Trimiterea la controlul automat la frontieră prin identificarea biometrică a fost introdusă în legislația din 2008. În rest, sfera atribuțiilor eligibile pentru finanțare prin taxa de aeroport a rămas neschimbată de la introducerea acestui instrument și corespunde atribuțiilor la care se referă hotărârea SCARA. Diferite reglementări naționale și europene precizează obligațiile operatorilor aeroportuari cu privire la îndeplinirea acestor atribuții. De exemplu, în ceea ce privește operațiunile de salvare și de stingere a incendiilor în aeronave, reglementările stabilesc în detaliu resursele umane și materiale care trebuie să fie asigurate în funcție de caracteristicile aeroportului.

(189) Pentru un aeroport dat, taxa de aeroport este datorată de orice companie aeriană care utilizează aeroportul respectiv. Aceasta se calculează în funcție de numărul de pasageri și de masa mărfurilor și a trimiterilor poștale încărcate la bord de către companie. Tariful taxei de aeroport pe pasager sau pe tonă de mărfuri sau trimiteri poștale este stabilit anual, pentru fiecare aeroport în parte, în funcție de estimările privind costurile care decurg din îndeplinirea atribuțiilor finanțate prin intermediul instrumentului.

(190) Operatorii aeroportuari întocmesc în fiecare an o declarație anuală de costuri și trafic. Declarația trebuie să conțină, pentru anul precedent, informații referitoare la nivelurile de trafic și la costurile atribuțiilor privind siguranța și securitatea ([113]) constatate, precum și la sumele primite în temeiul taxei de aeroport și al instrumentului suplimentar pentru a finanța aceste atribuții. Acestea conțin, de asemenea, previziuni privind traficul, costurile și veniturile legate de atribuțiile privind siguranța și securitatea pentru anul în curs și pentru următorii doi ani. Declarațiile sunt verificate de autoritățile administrative, care pot, în special, să efectueze verificări la fața locului. Cuantumul taxei este stabilit ulterior pe această bază, printr-un decret interministerial.

(191) În măsura în care calcularea cuantumului taxei se face pe baza datelor previzionale privind costurile și traficul, a fost instituit un mecanism de ajustare *ex post* pentru a garanta că venitul provenit din taxa de aeroport, la care se adaugă, după caz, finanțările acordate în temeiul instrumentului suplimentar descris mai jos, nu depășește costurile reale suportate în cadrul sarcinilor în cauză. Costurile în cauză includ costurile de funcționare și costurile legate de personal generate de executarea acestor misiuni, cheltuielile cu amortizarea aferente investițiilor efectuate în cadrul acestor misiuni, precum și procentul din cheltuielile generale legate de misiunile respective ([114]). Operatorii trebuie să mențină un cont multianual al veniturilor provenite din taxa de aeroport și din instrumentul suplimentar, precum și al costurilor generate de misiunile în cauză. Dacă se constată un sold pozitiv, acesta este înscris în conturile cumulate, reportate din anii anteriori, din care poate rezulta un sold pozitiv sau negativ. Soldul rezultat este luat în considerare la stabilirea cuantumului taxei pentru anul următor. În plus, orice sold pozitiv este afectat de costuri financiare care vor fi suportate de către operator.

(192) Încă de la crearea sa, instrumentul de finanțare prin taxa de aeroport a trebuit să fie completat de un instrument suplimentar. Într-adevăr, costurile legate de siguranță și de securitate nu sunt proporționale cu traficul aerian, spre deosebire de veniturile obținute din taxa de aeroport. În acest context, era clar că în aeroporturile cu volum scăzut de trafic ar fi fost necesar să se stabilească cuantumul taxei de aeroport la un nivel ridicat și considerat greu de suportat de către utilizatori pentru a găsi un echilibru între costurile legate de siguranță și de securitate. Prin urmare, în cazul acestor aeroporturi, s-a avut în vedere posibilitatea de a stabili taxa de aeroport la un nivel inferior celui necesar pentru a acoperi costurile și de a recurge la un instrument de finanțare suplimentar pentru a finanța, dacă este necesar, misiunile eligibile pentru finanțarea prin taxa de aeroport.

(193) Mai multe instrumente suplimentare s-au succedat în această privință. Inițial, autoritățile franceze au recurs la un fond fiduciar, Fondul de intervenție pentru aeroporturi și transportul aerian („FIATA"), instituit în paralel cu taxa de aeroport și, la fel ca aceasta, prin Legea nr. 98-1266 din 30 decembrie 1998 menționată anterior. Fondul respectiv, finanțat parțial din taxa de aviație civilă, a urmat Fondului de distribuire echitabilă pentru transporturile aeriene („FPTA"), rezervat inițial pentru finanțarea legăturilor aeriene care deservesc dezvoltarea regională și amenajarea teritoriului. Finanțarea prin FIATA acoperea aceleași misiuni ca și cele finanțate prin FPTA și a fost extinsă la misiunile acoperite de taxa de aeroport, în vederea completării acesteia pentru aeroporturile mici. Concret, misiunile FIATA erau repartizate, în principal, în două „secțiuni" distincte: o secțiune „aeroporturi" pentru acoperirea

([110]) Riscul reprezentat de animalele sălbatice include în special riscul reprezentat de păsări, care se manifestă prin coliziuni între aeronave și păsări, de natură să pună în pericol siguranța persoanelor și a bunurilor aflate la bordul aeronavei.

([111]) Executarea acestei atribuții poate include, de exemplu, crearea și întreținerea gardurilor care delimitează zona publică și zona cu acces restricționat sau instalarea unor sisteme de supraveghere video la intrarea în zona cu acces restricționat.

([112]) Această atribuție include, în special, măsuri referitoare la zgomot, dacă este cazul, corelat cu rutele de zbor ale aeronavelor, precum și controlul calității aerului și apei în mediul aeroportuar.

([113]) Se interpretează ca misiuni eligibile pentru finanțare prin taxa de aeroport, astfel cum sunt descrise mai sus.

([114]) Costurile generale sunt legate, în principal, de funcții de sprijin, cum ar fi gestionarea resurselor umane, afacerile financiare, controlul financiar al investițiilor, achizițiile, sistemele informatice nededicate, direcția juridică, serviciile generale, direcția generală, sarcinile contabile și controlul gestiunii.

suplimentară a misiunilor privind siguranța și securitatea în cadrul aeroporturilor mici și o secțiune „transport aerian" pentru subvențiile acordate pentru rutele aeriene care deservesc dezvoltarea regională și amenajarea teritoriului. Deciziile de acordare a subvențiilor FIATA pentru finanțarea suplimentară a misiunilor privind siguranța și securitatea au fost luate după obținerea avizului unui comitet de gestionare a secțiunii „aeroporturi" a FIATA.

(194) În 2005, FIATA a fost eliminat, iar finanțarea corespunzătoare a fost preluată direct de bugetul de stat pentru o perioadă de doi ani, în conformitate cu aceleași principii de funcționare, în special cu avizul unui comitet de gestionare. Începând din 2008, statul a înlocuit acest instrument cu o majorare a taxei de aeroport, având drept efect stabilirea taxei la un nivel mai mare decât cel care este necesar pentru a acoperi costurile legate de misiunile privind siguranța și securitatea pentru anumite aeroporturi. Excedentul rezultat astfel este redistribuit celor mai mici aeroporturi pentru a completa venitul obținut din taxa de aeroport percepută.

(195) Astfel cum s-a menționat mai sus, declarațiile anuale ale operatorilor aeroportuari, care sunt verificate de autoritățile administrative, indică costurile estimate și cele constatate, precum și veniturile estimate și cele constatate, provenite atât din taxa de aeroport, cât și din instrumentul suplimentar. În mod similar, conturile anuale ținute de operatori, pe baza cărora se calculează soldul costurilor și veniturilor reale, care, în cazul în care este pozitiv, conduce la o ajustare descendentă a taxei și la alocarea unor costuri financiare care trebuie suportate de operatori, integrează atât venitul provenit din taxa de aeroport, cât și fondurile primite în temeiul instrumentului suplimentar. Mecanismul de raportare, monitorizare și ajustare *ex post*, menit să prevină plăți din fonduri publice care depășesc costurile suportate efectiv se aplică, prin urmare, atât taxei de aeroport, cât și instrumentului suplimentar.

(b) Evaluarea sistemului general de finanțare a atribuțiilor de autoritate publică încredințate aeroporturilor franceze

(196) Astfel cum a reamintit Comisia în noile orientări, Curtea de Justiție a statuat că activitățile care intră, în principiu, în responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și, că în general, nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat ([115]). În conformitate cu noile orientări ([116]), activități precum controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale, pompierii, măsurile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile în infrastructura și în echipamentele necesare pentru astfel de activități sunt considerate a fi, în general, de natură neeconomică.

(197) În plus, noile orientări precizează că, pentru a nu constitui ajutor de stat, finanțarea din fonduri publice a activităților neeconomice trebuie limitată strict la compensarea costurilor pe care le generează acestea și nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între aeroporturi. În ceea ce privește această a doua condiție, orientările precizează că, dacă este normal, în temeiul unei anumite ordini juridice, ca aeroporturile civile să trebuiască să suporte anumite costuri inerente funcționării acestora, spre deosebire de alte aeroporturi civile, cele din urmă ar putea beneficia de un avantaj, indiferent dacă respectivele costuri se referă sau nu la o activitate considerată, în general, fără caracter economic ([117]).

(198) Activitățile finanțate de sistemul general de finanțare a atribuțiilor de autoritate publică în aeroporturile franceze, descris în secțiunea 8.1.1.2, se referă la protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită ([118]), la atribuțiile poliției ([119]), la salvarea și la stingerea incendiilor din aeronave ([120]), la securitatea traficului aerian ([121]), precum și la protecția mediului uman și natural ([122]). Astfel de activități pot fi considerate, în mod legitim, ca intrând în responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale ca autoritate publică. Prin urmare, Comisia consideră că Franța a concluzionat, în mod întemeiat, că aceste atribuții sunt de natură „suverană", altfel spus neeconomică, având în vedere legislația în materie de ajutoare de stat.

(199) Rezultă că Franța poate, prin urmare, să prevadă, de asemenea, o finanțare din fonduri publice pentru a compensa costurile suportate de administratorii aeroporturilor pentru îndeplinirea acestor atribuții, în măsura în care aceasta se aplică tuturor aeroporturilor, fără deosebire, prin legislația națională și cu condiția ca o astfel de finanțare să nu conducă la supracompensare sau la discriminare între aeroporturi.

([115]) Hotărârea Curții din 16 iunie 1987, Comisia/Italia, C-118/85, Rec., p. 02599, punctele 7 și 8, și Hotărârea Curții din 4 mai 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, Rec., p. I-2479, punctul 18.

([116]) Punctul 35.

([117]) Punctele 36 și 37.

([118]) Controlul de securitate al bagajelor de cală, controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână și controlul accesului comun în zona cu acces restricționat fac parte din această categorie.

([119]) Controlul automat la frontieră prin identificare biometrică face parte din această categorie.

([120]) Astfel cum se indică mai sus, cele trei categorii sunt menționate explicit în noile orientări ca exemple de activități neeconomice.

([121]) Prevenirea riscului reprezentat de animale sălbatice face parte din această categorie.

([122]) Controalele de mediu se încadrează în această categorie.

(200) Or, trebuie amintit că sistemul descris anterior se aplică tuturor aeroporturilor civile franceze, în ceea ce privește atât domeniul de aplicare a atribuțiilor care dau naștere unei compensații, cât și mecanismele de finanțare. Prin urmare, condiția privind absența discriminării este îndeplinită. Într-adevăr, dacă legislația franceză încredințează administratorilor aeroporturilor îndeplinirea unor atribuții de autoritate publică, sarcina finanțării atribuțiilor respective nu le revine administratorilor respectivi, ci statului. Astfel, compensarea costurilor asociate atribuțiilor în cauză din fonduri publice nu reduce costurile care ar trebui suportate, în mod normal, de către administratorii aeroporturilor în temeiul ordinii juridice franceze.

(201) În același timp, din descrierea de la punctul 8.1.1.2 reiese că sistemul prevăzut de legislația franceză se bazează pe mecanisme stricte de control al costurilor, atât *ex ante*, cât și *ex post*, garantând faptul că administratorii aeroporturilor nu primesc prin taxa de aeroport și prin instrumentul suplimentar decât sumele care sunt strict necesare pentru acoperirea costurilor.

(202) Prin urmare, rezultă că fondurile primite în cadrul acestui sistem de administratorii unor aeroporturi franceze, inclusiv sumele primite de aeroportul din Angoulême, nu constituie ajutor de stat.

8.1.2. *Resurse de stat și imputabilitatea statului*

8.1.2.1. Prezența unor resurse de stat

(203) În temeiul cadrului legal instituit prin convenția din 2002 și ulterior în temeiul acordului de subcontractare din 2009, mai multe colectivități locale și alte autorități publice locale au acordat subvenții operatorilor succesivi ai aeroportului. Entitățile în cauză sunt CG16, COMAGA, CCBC, SMAC și CCI din Angoulême.

(204) Pentru a stabili dacă resursele CCI din Angoulême constituie resurse de stat, Comisia face observația că o instituție publică cu caracter administrativ constituie o entitate administrativă autonomă, supusă unei monitorizări atente de către administrația centrală a statului francez ([123]). De asemenea, bugetul general al CCI este finanțat din veniturile fiscale percepute întreprinderilor înscrise în Registrul comerțului și al societăților. Prin urmare, Comisia consideră că resursele CCI din Angoulême reprezintă resurse de stat.

(205) În plus, resursele colectivităților teritoriale sunt resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ([124]). În același timp, membrii constituenți ai SMAC, care s-au angajat, prin intermediul unor contracte, să alimenteze conturile SMAC din resurse proprii, sunt camere de comerț și industrie, o colectivitate teritorială ([125]) sau entități publice ele însele constituite din colectivități teritoriale. Prin urmare, Comisia consideră că resursele SMAC reprezintă resurse de stat.

8.1.2.2. Imputabilitatea statului în ceea ce privește măsurile

(206) Comisia consideră că deciziile entităților de drept public care aprobă acordarea subvențiilor în cauză sunt imputabile statului ([126]).

(207) Comisia observă, de asemenea, că SMAC este o entitate publică care, neavând niciun angajat, este integrată din punct de vedere administrativ colectivităților locale pe care le grupează în mod direct sau indirect. În plus, deciziile sale bugetare, care au valoare de angajament pentru membrii săi, sunt luate de un comitet sindical alcătuit din reprezentanți ai membrilor săi aderenți. Pe baza acestor elemente, Comisia consideră că deciziile SMAC cu privire la activitatea aeroportuară sunt imputabile statului.

([123]) În Franța, Camerele de Comerț și Industrie sunt instituții publice cu caracter administrativ. În general, Camera de Comerț și Industrie reprezintă interesele generale ale comerțului, industriei și serviciilor din zona acesteia. Misiunile și competențele Camerelor de Comerț și Industrie sunt stabilite prin lege și fac obiectul supravegherii financiare și administrative de către stat, prin intermediul ministrului finanțelor și echipamentelor și al ministrului planificării și administrării teritoriale, care acționează în cadrul sferelor lor specifice de competență. „Responsabilitatea pentru camerele de comerț și industrie regionale și pentru camerele de comerț și industrie teritoriale este asigurată de prefectul regional, asistat de responsabilul regional al finanțelor publice" (articolul R 712-2 din Codul comercial). Autoritatea de supraveghere are dreptul la informare. Prin urmare, aceasta trebuie să fie destinatara anumitor categorii de documente. Documentele pot fi puse în aplicare numai în cazul în care au fost transmise autorității de supraveghere. Camerele de comerț și industrie sunt conduse de o adunare aleasă dintre reprezentanții întreprinderilor din circumscripțiile lor.

([124]) Hotărârea Tribunalului din 12 mai 2011, regiunea Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 și T-279/08, Rec., p. II-01999, punctul 108.

([125]) Este vorba despre CG16.

([126]) A se vedea, în special, hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisia (C-482/99, Rec., p. I-4397, punctele 52-56.

(208) În ceea ce privește măsurile luate de CCI din Angoulême, Comisia arată de la bun început că CCI este alcătuită din instituții publice cu caracter administrativ și, prin urmare, este reglementată de dreptul public. Comisia subliniază, de asemenea, că dreptul francez califică camerele de comerț și industrie drept „organisme intermediare ale statului" și le atribuie misiunea de a contribui la dezvoltarea economică, la atractivitatea și la amenajarea teritoriilor, precum și la sprijinirea întreprinderilor și a asociațiilor acestora ([127]). Misiunea de exploatare a unui aeroport încredințată camerelor de comerț și industrie reiese, astfel, din rolul lor de a sprijini dezvoltarea locală și regională, chiar dacă activitatea de exploatare a unui aeroport este ea însăși de natură economică ([128]).

(209) De asemenea, Comisia subliniază că, în conformitate cu articolele R712-2 și cu cele care urmează din Codul comercial, camerele de comerț și industrie fac obiectul unei supravegheri exercitate de către reprezentanți ai statului. În această calitate, autoritatea de supraveghere are acces la toate reuniunile adunărilor generale ale CCI și poate adăuga puncte pe ordinea de zi a acestora. În special, deliberările cu privire la bugetele inițiale, la cele rectificative și la cele executate nu sunt executorii decât după ce acestea au fost aprobate, chiar tacit, de către autoritatea de supraveghere. Or, în cazul de față, bugetele prevedeau transferurile financiare în beneficiul operatorilor aeroportuari, inclusiv al CCI-aeroport ([129]), enunțate în considerentele 28-29 din prezenta decizie ([130]).

(210) Având în vedere aceste elemente, Comisia consideră că CCI din Angoulême, inclusiv CCI-aeroport, face parte din administrația publică ([131]) și că măsurile adoptate de aceasta în favoarea operatorilor aeroportului din Angoulême sunt în mod necesar imputabile statului.

8.1.3. *Avantaj selectiv pentru operatorii aeroportuari*

(211) Pentru a aprecia dacă o măsură de stat constituie ajutor pentru o întreprindere, este necesar să se determine dacă întreprinderea în cauză beneficiază de un avantaj economic care îi permite să evite suportarea unor costuri care ar fi trebuit, în mod normal, să-i greveze resursele financiare proprii sau dacă aceasta beneficiază de un avantaj pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață ([132]).

(212) În cazul de față, autoritățile franceze consideră că aeroportul din Angoulême, în ansamblul său, poate fi calificat ca fiind SIEG. Această calificare este legată de rolul aeroportului în amenajarea teritoriului și în dezvoltarea economică și socială a regiunii. Prin urmare, finanțările care i-au fost acordate acestuia nu ar trebui să fie considerate ajutoare de stat în sensul jurisprudenței *Altmark*, întrucât nu îi conferă niciun avantaj real.

(213) În măsura în care autoritățile franceze susțin că contribuțiile financiare acordate administratorilor aeroportului din Angoulême nu ar antrena niciun avantaj selectiv în conformitate cu jurisprudența *Altmark* menționată anterior, Comisia trebuie să examineze dacă în cazul de față sunt îndeplinite condițiile prevăzute în hotărârea respectivă. În această privință, trebuie amintit că în hotărârea menționată Curtea a statuat că nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE compensațiile acordate pentru executarea unor obligații de serviciu public atunci când sunt îndeplinite cumulativ următoarele patru condiții:

— întreprinderii beneficiare i se solicită efectiv să execute obligații de serviciu public, iar aceste obligații au fost definite în mod clar (prima condiție);

— parametrii pe baza cărora se calculează compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent (a doua condiție);

([127]) Articolul L 710-1 din Codul comercial prevede că: „Unitățile sau camerele departamentale din rețeaua camerelor de comerț și industrie au fiecare, în calitatea lor de organism intermediar al statului, o funcție de reprezentare a intereselor industriei, comerțului și serviciilor pe lângă autoritățile publice sau pe lângă autorități străine. (…) Rețeaua și, în cadrul acesteia, fiecare unitate sau cameră departamentală contribuie la dezvoltarea economică, la atractivitatea și la amenajarea teritoriilor, precum și la sprijinirea întreprinderilor și asociațiilor acestora, îndeplinind, în condiții stabilite prin decret, orice misiune de serviciu public și orice misiune de interes general care este necesară pentru îndeplinirea acestor atribuții".

([128]) Articolul L 710-1 menționat anterior: „În acest scop, fiecare unitate sau cameră departamentală din rețea poate asigura, respectând, dacă este cazul, schemele sectoriale care îi sunt aplicabile: (…) 5. O misiune privind crearea și gestionarea echipamentelor, în special a celor portuare și aeroportuare".

([129]) Comisia subliniază că nu este necesar să se facă o distincție între CCI din Angoulême și serviciul specific denumit CCI-aeroport, care se ocupă de administrarea aeroportului în scopul aplicării normelor privind ajutoarele de stat, dat fiind că serviciul care administrează aeroportul din Angoulême nu are personalitate juridică proprie, distinctă de cea a CCI din Angoulême, și reprezintă numai o verigă a serviciilor interne ale CCI din Angoulême, fără altă autonomie decizională decât în ceea ce privește administrarea curentă a aeroportului. În plus, nici Franța și nici părțile terțe nu au susținut că măsurile care fac obiectul procedurii oficiale de investigare se datorează în exclusivitate acestui serviciu.

([130]) A se vedea, în special, hotărârea Curții din 2 februarie 1988, Van der Kooy/Comisia, C-67/85, C-68/85 și C–70/85, Rec., p. 219, punctul 37.

([131]) A se vedea Decizia Comisiei privind ajutorul de stat N563/05 – Franța – Ajutor în favoarea Ryanair (ruta Toulon-Londra) (JO C 204, 26.8.2006, p. 4).

([132]) A se vedea, în special, hotărârea Curții din 14 februarie 1990, Franța/Comisia, C-301/87, Rec., 1990, p. I–307, punctul 41.

— compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor survenite în timpul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații (a treia condiție); precum și

— în cazul în care întreprinderea care trebuie să îndeplinească obligații de serviciu public nu este aleasă în baza unei proceduri de achiziții publice, nivelul compensației necesare a fost determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine gestionată și echipată în mod corespunzător, astfel încât să poată îndeplini cerințele de serviciu public necesare, le-ar fi suportat în executarea acestor obligații, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații (a patra condiție).

(214) În cadrul comunicării sale referitoare la aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în cazul compensațiilor acordate pentru prestarea SIEG ([133]) (denumită în continuare „comunicarea SIEG"), Comisia a furnizat orientări în scopul de a clarifica exigențele referitoare la compensația unor servicii de interes economic general. Comunicarea abordează diferitele cerințe stabilite în hotărârea *Altmark*, și anume noțiunea de serviciu de interes economic general în sensul articolului 106 din TFUE, necesitatea unui act de atribuire, obligația de a defini parametrii compensației, principiile privind evitarea supracompensării și principiile privind alegerea furnizorului.

(215) Întrucât condițiile enunțate în hotărârea *Altmark* sunt cumulative, nerespectarea oricăreia dintre acestea conduce la calificarea măsurilor examinate drept ajutor de stat în sensul dreptului Uniunii. În consecință, ținând seama de măsurile care fac obiectul investigației, Comisia consideră că este adecvat și suficient să se efectueze, pentru toate perioadele avute în vedere, examinarea primului și celui de al patrulea criteriu din hotărârea *Altmark*.

8.1.3.1. Definirea unui serviciu de interes economic general (prima condiție)

(a) Cadru de analiză

(216) Primul criteriu *Altmark* se referă la definirea unei misiuni de SIEG. Această cerință coincide cu cea de la articolul 106 alineatul (2) din TFUE ([134]), din care reiese că întreprinderile cărora le-a fost încredințată gestionarea unor SIEG sunt întreprinderi care au primit o „misiune specială" ([135]). În general, o „misiune specială de serviciu public" implică furnizarea unui serviciu pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și l-ar asuma sau nu și l-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții ([136]). Statele membre ale Uniunii pot supune astfel de servicii unor obligații specifice în temeiul unui criteriu de interes general.

(217) Cu toate acestea, Comisia consideră că nu ar fi oportun să se atașeze obligații specifice de serviciu public pentru o activitate care este deja furnizată sau care poate fi furnizată în mod satisfăcător și în condiții (cum ar fi prețul, caracteristicile obiective privind calitatea, continuitatea și accesul la serviciu) conforme cu interesul general, astfel cum este definit de stat, de către întreprinderi care își desfășoară activitatea în condiții normale de piață. În ceea ce privește chestiunea dacă un serviciu poate fi oferit de piață, trebuie amintit că, în ceea ce privește definirea unui SIEG, competența Comisiei se limitează la a verifica dacă statul membru în cauză nu a săvârșit nicio eroare vădită de apreciere calificând un serviciu drept serviciu de interes economic general ([137]).

(218) În plus, dacă există norme specifice la nivelul Uniunii, marja de manevră a statelor membre face obiectul normelor respective, fără a se aduce atingere obligației Comisiei de a analiza dacă SIEG a fost corect definit în sensul controlului în materie de ajutor de stat ([138]).

(219) În general, Comisia nu exclude *a priori* că administrarea generală a activității unui aeroport poate să fie considerată SIEG. În acest sens, noile orientări indică faptul că o astfel de calificare este posibilă în cazuri justificate în mod corespunzător ([139]), de exemplu, atunci când, în absența aeroportului, o regiune ar fi izolată de restul Uniunii într-o asemenea măsură încât s-ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice. O astfel de apreciere în ceea ce privește existența unei cerințe reale privind un serviciu public trebuie să țină cont de existența altor modalități de transport, de exemplu serviciile feroviare de mare viteză sau legăturile maritime deservite de feriboturi. În astfel de

([133]) Comunicarea Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4).
([134]) Hotărârea Tribunalului din 12 februarie 2008, BUPA/Comisia, T-289/03, Rec., p. II-81, punctele 171 și 224.
([135]) A se vedea, în special, hotărârea Curții din 21 martie 1974, BRT/SABAM, 127/73, Rec., p. 313.
([136]) A se vedea comunicarea SIEG din 2011, menționată anterior, punctele 46-47.
([137]) A se vedea Comunicarea SIEG menționată anterior, punctul 47.
([138]) A se vedea Comunicarea SIEG menționată anterior, punctul 46.
([139]) A se vedea punctele 69-73 din noile orientări.

cazuri, autoritățile publice pot impune o obligație de serviciu public unui aeroport, astfel încât acesta să rămână deschis traficului comercial.

(220) În această privință, Comisia reamintește că obiectivul de interes general urmărit de autoritățile publice trebuie, în scopul de a justifica o calificare drept SIEG, să meargă dincolo de dezvoltarea economică a anumitor regiuni sau activități, prevăzută la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. Într-adevăr, Curtea de Justiție a stabilit că SIEG se definesc ca servicii care prezintă caracteristici speciale comparativ cu cele ale altor activități economice ([140]) și că întreprinderile cărora le-a fost încredințată gestionarea unor SIEG sunt întreprinderi care au primit „o misiune specială" ([141]). Astfel, în ansamblu, Comisia consideră că o calificare drept SIEG pentru misiunile efectuate de un administrator de aeroport poate fi justificată numai în cazul în care întreaga regiune sau o parte a acesteia care este deservită de aeroport ar fi, fără aeroportul respectiv, izolată de restul UE într-o asemenea măsură încât dezvoltarea sa economică și socială ar fi compromisă.

(221) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat, în esență, că dacă misiunile de gestionare a aeroportului care constau în asigurarea unor obligații specifice de serviciu public, de exemplu cu privire la menținerea în stare operațională a infrastructurii și la accesibilitatea acesteia, ar putea fi considerate ca fiind un SIEG, dezvoltarea platformei aeroportuare însă, în special pentru zboruri comerciale – indiferent de existența unor rute supuse obligației de serviciu public – nu poate fi calificată drept serviciu de interes general.

(222) În acest sens, Comisia constată, pe de o parte, că aeroporturile deservite de rute regulate care sunt cele mai apropiate de aeroportul din Angoulême nu sunt accesibile decât în mai mult de o oră și treizeci de minute de deplasare cu mașina ([142]). Pe de altă parte, în pofida faptului că ocupă o poziție centrală în vestul teritoriului francez metropolitan, Angoulême nu este conectat la autostrăzi și nici la liniile de mare viteză care deservesc estul Franței. În acest context, este important de menționat faptul că obligațiile de serviciu public au fost impuse în cursul unei părți a perioadei examinate între aeroporturile din Angoulême și din Lyon, în temeiul legislației europene aplicabile ([143]). Obligațiile de serviciu public erau destinate în special pentru a asigura servicii suficiente de transport regulat dinspre și către Angoulême ([144]).

(223) În plus, Comisia reamintește că traficul mediu al aeroportului din Angoulême pe parcursul perioadelor examinate a scăzut și a rămas cu mult sub 200 000 de pasageri pe an ([145]) și contul de exploatare al aeroportului este deficitar din punct de vedere structural, astfel cum se menționează în considerentul 17 de mai sus.

(224) Având în vedere aceste caracteristici intrinseci în ceea ce privește aeroportul din Angoulême, se poate considera că un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și-ar asuma gestionarea aeroportului, cel puțin, nu în condiții comerciale normale.

(225) Rezultă că, având în vedere situația geografică a Angoulême din perspectiva rețelei de transport de care dispune orașul, a absenței unui aeroport în apropiere care să constituie o alternativă convenabilă de transport pentru călători, a traficului foarte scăzut și a caracterului deficitar al aeroportului din punct de vedere structural, Comisia consideră că Franța nu a comis o eroare vădită de apreciere atunci când a considerat că atribuțiile administratorilor aeroportului din Angoulême în ceea ce privește numai menținerea în stare operațională a infrastructurii și accesibilitatea acesteia pot fi calificate drept SIEG. Cu toate acestea, dezvoltarea comercială a unui aeroport prin crearea de noi rute aeriene sau extinderea activităților nonaeronautice nu poate, în principiu, ca atare, să îndeplinească criteriile de interes general care justifică calificarea drept SIEG. În special, Comisia consideră că o compensare de către autoritățile publice a costurilor nete ocazionate de furnizarea unui SIEG nu ar trebui să afecteze motivațiile economice ale unui administrator de aeroport de a stabili relații comerciale cu companiile aeriene.

(226) Ținând seama de aceste considerații, Comisia trebuie așadar să stabilească, pentru fiecare perioadă de gestionare în cauză, activitățile desfășurate de către administratorii aeroportului din Angoulême care pot intra în domeniul de aplicare a unui SIEG, precum și cele care nu pot fi clasificate astfel.

([140]) Hotărârea Curții din 10 decembrie 1991, Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90, Rec., p. I-5889, punctul 27, hotărârea Curții din 17 iulie 1997, GT-Link, C-242/95, Rec., p. I-4449, punctul 53 și hotărârea Curții din 18 iunie 1998, Corsica Ferries, C-266/96, Rec., 1998, p. I-3949, punctul 45.

([141]) A se vedea, în special, hotărârea Curții BRT/SABAM, menționată anterior.

([142]) A se vedea considerentul 14 din prezenta decizie, tabelul 1.

([143]) Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992, p. 8), care a fost înlocuit între timp de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

([144]) Articolul 4 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 menționat anterior.

([145]) A se vedea tabelul 2 de mai sus.

(b) Domeniul de aplicare a SIEG

(227) În ceea ce privește perioada 2002-2006, în cursul căreia CCI-aeroport a exploatat aeroportul, convenția din 2002 a fost elaborată pentru a asigura îndeplinirea misiunilor de serviciu public în ceea ce privește servituțile aeronautice și continuitatea serviciului public ([146]). Scopul acesteia era, de asemenea, de a permite dezvoltarea aeroportului. În preambulul convenției se menționează că părțile semnatare „au decis să își conjuge eforturile pentru a elabora și finanța politica de dezvoltare, de amenajare și de exploatare" a aeroportului din Angoulême.

(228) Ținând seama de evoluțiile prezentate în considerentele 221-226, Comisia consideră că misiunile de gestionare descrise în acordul de concesiune și în caietul de sarcini corespunzător referitoare la menținerea în stare operațională a infrastructurii și la accesibilitatea acesteia pot fi considerate misiuni de interes general și că statutul de SIEG al acestor misiuni nu este afectat de o eroare vădită de apreciere.

(229) Dimpotrivă, obiectivul de dezvoltare comercială a aeroportului prin crearea de noi rute aeriene sau prin extinderea activităților nonaeronautice nu corespunde, ca atare, criteriului de interes general care justifică calificarea drept SIEG. Acesta nu poate fi justificat de obiectivul de dezvoltare regională menționat de autoritățile franceze.

(230) Cu toate acestea, ar trebui remarcat faptul că, în practică, singurele compensații plătite cu adevărat nu proveneau din costurile generate de deschiderea unor noi rute, din încheierea unor contracte cu companii aeriene noi sau din extinderea activităților nonaeronautice ale aeroportului din Angoulême, ci numai din activități care pot fi considerate drept SIEG.

(231) În ceea ce privește perioada 2007-2011, pe parcursul căreia SMAC și CCI-aeroport au exploatat în comun aeroportul, trebuie să se constate, pe de o parte, că statutul SMAC din 21 decembrie 2006 îi încredințează acestuia atribuțiile legate de amenajare, de echipament, de întreținere, de gestionare și de exploatare a aeroportului din Angoulême. Pe de altă parte, acordul de subcontractare a gestiunii încheiat la 22 ianuarie 2009 între SMAC și CCI din Angoulême transferă de la CCI-aeroport către SMAC competența în ceea ce privește investițiile realizate în cadrul exploatării aeroportului Celelalte atribuții legate de exploatarea aeroportului sunt, în ceea ce privește acordul de subcontractare a gestiunii, atribuite lui CCI-aeroport.

(232) În plus, conform statutului SMAC, obiectivul sindicatului este de a „asigura dezvoltarea serviciilor aeriene comerciale pentru pasageri sau marfă, a aviației de afaceri, de recreere sau de turism, a activităților de formare, precum și a oricăror alte activități conexe care ar putea contribui la atingerea acestui obiectiv" al aeroporturilor din Angoulême și din Cognac.

(233) Cu toate acestea, astfel cum s-a menționat anterior în considerentul 225, doar misiunile de gestionare referitoare la menținerea în stare operațională a infrastructurii și la accesibilitatea acesteia pot fi considerate ca misiuni de interes general și se poate considera că doar statutul de SIEG al acestor misiuni nu este afectat de o eroare vădită de apreciere.

(234) În schimb, astfel cum s-a menționat în considerentul 225, dezvoltarea zborurilor comerciale nu poate fi calificată drept SIEG, inclusiv în cazul în care aceasta are drept scop promovarea dezvoltării regionale. Totuși, trebuie remarcat faptul că doar relația comercială cu Ryanair a dat naștere unor costuri, suportate de SMAC și de CCI-aeroport, legate în mod specific de dezvoltarea unor noi servicii de transport. În măsura în care SMAC și CCI-aeroport trebuie să fie considerate ca exercitând împreună activitatea economică de administrator al aeroportului față de Ryanair, compensarea de către SMAC a costurilor suplimentare care decurg din acordurile din 2008 trebuie să fie analizată în cadrul examinării eventualelor elemente de ajutor de stat cuprinse în acordurile respective.

(235) Decizia SMAC din 23 iunie 2001 prevede că plățile extracontractuale menite să asigure dezvoltarea comercială a aeroportului sunt efectuate direct de SMAC către companiile aeriene. În consecință, măsurile financiare corespunzătoare activităților referitoare la dezvoltarea de noi servicii de transport nu pot fi considerate drept SIEG și vor face obiectul unei analize în contextul evaluării măsurilor de ajutor acordate companiei Ryanair ([147]).

([146]) Aceste obligații sunt enumerate la articolele 20 și 21 din caietul de specificații al concesiunii din 2002.
([147]) A se vedea secțiunea 9 din prezenta decizie.

(236) În cele din urmă, caietul de sarcini și specificațiile tehnice care corespund perioadei de exploatare în comun a aeroportului de către SMAC și SNC-Lavalin, care a început la 1 ianuarie 2012, indică nu numai o misiune legată de menținerea în stare operațională a infrastructurii și de accesibilitatea acesteia, ci și o misiune de promovare a aeroportului și de dezvoltare a activităților acestuia. Astfel, în temeiul articolului 9 din caietul de sarcini și de specificații tehnice, „operatorul are obligația de a lua în considerare, în interesul economiei și al turismului local, toate căile de dezvoltare a activității și a turismului aeroportuar". În acest scop, reiese din aceeași dispoziție că operatorul „asigură în acest scop promovarea aeroportului pentru actualii și potențialii utilizatori și pentru părțile interesate din domeniul aviației comerciale și de afaceri, pentru operatorii de turism, operatorii de transport de marfă, de instruire, de întreținere a aeronavelor sau pentru orice operator care desfășoară o activitate complementară sau conexă activității aeroportuare".

(237) În acest sens, raportul trimis de către SMAC comisiei de licitație arată că planul de dezvoltare prezentat de societatea SNC-Lavalin în cadrul unui scenariu proactiv a fost determinant în ceea ce privește selectarea ofertei acesteia. De asemenea, din decizia de atribuire și din remunerațiile prevăzute în actul de angajament reiese că operatorul preconiza, la acea dată, reluarea unei activități de transport de pasageri cu plecare din Anglia și din Irlanda de către o companie aeriană low-cost. Programul stabilit indică deschiderea treptată a trei rute timp de 6 ani, câte o rută suplimentară la fiecare doi ani.

(238) Cu toate acestea, astfel cum s-a menționat anterior în considerentul 225, doar atribuțiile de gestionare referitoare la menținerea în stare operațională a infrastructurii și la accesibilitatea acesteia pot fi considerate misiuni de interes general și nu se poate considera că statutul de SIEG al acestor misiuni este afectat de o eroare vădită de apreciere.

(239) Dimpotrivă, astfel cum se arată în considerentul 225, dezvoltarea zborurilor comerciale nu poate fi calificată drept SIEG, inclusiv în cazul în care aceasta are drept scop promovarea dezvoltării regionale. Prin urmare, măsurile financiare corespunzătoare acestor activități nu pot fi considerate ca fiind destinate finanțării unui SIEG.

(240) Cu toate acestea, ar trebui remarcat faptul că singurele compensații plătite efectiv administratorului aeroportului începând din ianuarie 2012 nu rezultau din costurile ocazionate de dezvoltarea zborurilor comerciale. Autoritățile franceze s-au angajat să informeze Comisia cu privire la orice măsură de sprijin pe care SMAC sau entitățile sale constitutive ar acorda-o în viitor unor companii aeriene pentru exploatarea unor rute cu plecare din aeroportul din Angoulême.

(c) Existența unui mandat

(241) În ceea ce privește doar misiunile care, în mod legitim, pot fi calificate drept SIEG de către autoritățile franceze, Comisia trebuie să se asigure că administratorul (administratorii) aeroportului din Angoulême, pentru fiecare dintre perioadele în cauză, a(u) fost responsabil(i) efectiv de îndeplinirea unor obligații de serviciu public, în temeiul unui mandat. În acest sens, trebuie reamintit faptul că întreprinderea trebuie să fie însărcinată cu executarea obligațiilor de serviciu public prin intermediul unui act sau al unei serii de acte care, în funcție de legislația din statele membre, poate lua o formă legislativă, normativă sau contractuală. Practica Comisiei, codificată în comunicarea privind SIEG, este de a impune ca actul sau seria de acte să precizeze, cel puțin ([148]):

— conținutul și durata obligațiilor de serviciu public;

— denumirea întreprinderii și, dacă este cazul, teritoriul în cauză;

— natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate întreprinderii de către autoritatea în cauză;

— parametrii de calcul, control și revizuire a compensației; și

— modalitățile de recuperare a eventualelor supracompensări și mijloacele de evitare a acestora.

(i) Perioada 2002-2006

(242) În ceea ce privește perioada 2002-2006, concesiunea pentru construirea, întreținerea și exploatarea aeroportului a fost atribuită lui CCI din Angoulême prin decret ministerial. Condițiile care reglementează concesiunea au fost definite de acordul de concesiune încheiat între ministrul responsabil pentru aviația civilă și CCI-aeroport, semnat pentru o perioadă de cinci ani. În plus, unele dintre subvențiile acordate lui CCI și contribuțiile colectivităților locale

([148]) A se vedea Comunicarea privind SIEG menționată anterior, punctul 52.

la CCI-aeroport ([149]) au fost acordate în temeiul convenției din 2002. În cele din urmă, procedura de elaborare a bugetului alocat aeroportului, instituită prin Circulara nr. 111 din 30 martie 1992, care stabilește normele bugetare, contabile și financiare aplicabile pentru CCI din Angoulême, asigură că sumele în cauză constituie compensații efective și, în acest context, evită supracompensarea. În acest sens, trebuie remarcat faptul că în procedură sunt prevăzute, de asemenea, mecanisme de monitorizare a absenței supracompensării ([150]). În plus, până la 31 decembrie 2006, conturile și bugetele aeroportului erau trimise, de asemenea, Autorității Aviației Civile care emite un aviz adresat autorității de supraveghere a CCI din Angoulême înainte de aprobarea sau nu a bugetelor și a conturilor, statul fiind autoritatea concedentă a aeroportului.

(243) Prin urmare, Comisia consideră că misiunea de gestionare a aeroportului a fost încredințată lui CCI din Angoulême prin intermediul unui document care îndeplinește condițiile stabilite în hotărârea *Altmark*.

(ii) Perioada 2007-2011

(244) Pentru această perioadă, misiunile de serviciu public au fost încredințate administratorilor printr-o serie de acte. Pe de o parte, statutul SMAC din 21 decembrie 2006 îi încredințează acestuia atribuții legate de amenajare, de echipament, de întreținere, de gestionare și de exploatare a aeroportului din Angoulême. Acesta prevede, de asemenea, includerea automată a cheltuielilor SMAC în bugetele membrilor săi ([151]). Pe de altă parte, acordul de subcontractare a gestiunii încheiat la 22 ianuarie 2009 între SMAC și CCI pentru o perioadă de trei ani transferă competența în materie de investiții întreprinse în cadrul exploatării aeroportuare de la CCI-aeroport la SMAC. Celelalte atribuții legate de exploatarea aeroportului sunt atribuite lui CCI-aeroport, în temeiul acordului de subcontractare a gestiunii.

(245) În cele din urmă, procedura de elaborare a bugetului alocat aeroportului, instituită prin Circulara nr. 111 din 30 martie 1992, care stabilește normele bugetare, financiare și contabile aplicabile pentru CCI, asigură că sumele în cauză constituie compensații efective și, în acest context, evită supracompensarea. În procedură sunt prevăzute, de asemenea, mecanisme de monitorizare ([152]). În plus, CCI, în calitate de concesionar până la 31 decembrie 2008 și, ulterior, în calitate de subcontractant până la 31 decembrie 2011, transmitea bugetele sale, cel executat, inițial, rectificat (conturi de profit și pierderi, utilizări-resurse, capacitate de autofinanțare) către SMAC, astfel încât acesta să poată să le aprobe ca autoritate concedentă, în temeiul dispozițiilor din statutul SMAC.

(246) Prin urmare, Comisia consideră că misiunea de gestionare a aeroportului a fost încredințată lui SMAC și lui CCI din Angoulême prin intermediul unui document care îndeplinește criteriile *Altmark*.

(iii) Perioada care începe la 1 ianuarie 2012

(247) Gestionarea și exploatarea aeroportului din Angoulême au fost încredințate societății SNC-Lavalin prin actul de angajament din 8 august 2011 și caietul de sarcini și de specificații tehnice, pentru o perioadă de șase ani ([153]). Deși mai multe obligații rămân în responsabilitatea SMAC ([154]), aceste acte specifică obligațiile părților în cadrul misiunii de exploatare a aeroportului.

(248) Responsabilitățile lui SNC-Lavalin în cadrul misiunii de exploatare a aeroportului sunt enumerate și explicate în caietul de sarcini și de specificații tehnice. În temeiul dispozițiilor articolului 8 din caietul de sarcini, societatea SNC-Lavalin este responsabilă, în special, de următoarele atribuții: îndeplinirea atribuțiilor de autoritate publică, punerea în aplicare a unui serviciu AFIS, executarea sarcinilor care garantează utilizarea securizată a aeroportului, întreținerea terenurilor și a rețelelor aeroportului și menținerea potențialului aeroportului astfel încât acesta să poată primi, la momentul oportun, un trafic comercial regulat. De asemenea, actele menționate stabilesc metodele de calcul al remunerației lui SNC-Lavalin de către SMAC. Valoarea maximă a compensației plătite de SMAC rezultă din actul de angajament al SNC-Lavalin. În sfârșit, în ceea ce privește controalele periodice ale absenței unei supracompensări, dispozițiile titlului III din caietul de sarcini aferent invitației de participare la licitație precizează modalitățile de

([149]) A se vedea considerentul 18 din prezenta decizie.
([150]) Procedura este structurată după cum urmează: în fiecare an, CCI din Angoulême stabilește orientări bugetare și fiecare serviciu își stabilește bugetele în funcție de acest cadru. Serviciul General al aeroportului prezintă în fiecare an, în toamnă, un proiect de buget referitor la anii n, n+1, n+2. Membrii aleși ai Biroului CCI din Angoulême discută ulterior bugetele și, eventual, le aduc modificări. După ce se obține aprobarea Biroului, bugetul aeroportului, precum și bugetele celorlalte servicii sunt prezentate în cadrul Adunării Generale în fața membrilor aleși ai CCI din Angoulême, care participă la un vot pentru aprobarea punerii în aplicare. În plus, se realizează o raportare periodică pentru a verifica dacă bugetul votat este pus în aplicare în mod adecvat. În cursul anului n+1, bugetul din anul „n" este prezentat în fața Adunării Generale cu eventuale observații privind diferențele constatate. Adunarea Generală organizează un nou vot pentru a aproba bugetele executate.
([151]) Articolul 17 din statutul SMAC.
([152]) A se vedea nota de subsol 150.
([153]) Act de angajament al SNC-Lavalin din 19 iulie 2011, aprobat de SMAC la 8 august 2011, în temeiul unei decizii din 23 iunie 2011.
([154]) A se vedea considerentul 23 din prezenta decizie.

monitorizare a SMAC, care permit să se controleze și să se evite o supracompensare a contribuției lui SMAC, în comparație cu costurile implicate de misiunile de interes economic general încredințate lui SNC-Lavalin.

(249) Prin urmare, trebuie să se considere că misiunea de gestionare a aeroportului a fost încredințată, de asemenea, societății SNC-Lavalin prin intermediul unui act care îndeplinește criteriile *Altmark*.

(250) În consecință, Comisia constată că, pentru fiecare perioadă de exploatare a aeroportului din Angoulême care face obiectul evaluării sale, un mandat a încredințat efectiv administratorului sau administratorilor executarea unor obligații de serviciu public, care constau în menținerea în stare operațională a platformei și în accesibilitatea infrastructurii. Prin urmare, primul criteriu *Altmark* este îndeplinit în limita misiunilor menționate mai sus.

8.1.3.2. Selecția furnizorului (a patra condiție)

(251) De asemenea, Comisia consideră că este oportun să analizeze cel de al patrulea criteriu *Altmark*, pentru întreaga perioadă analizată.

(252) Comisia reamintește că, în conformitate cu acest criteriu, compensația acordată trebuie fie să rezulte în urma unei proceduri de achiziții publice care permite selectarea ofertantului care este capabil să furnizeze serviciile la cel mai mic cost pentru comunitate (primul subcriteriu), fie să fie stabilită luând ca referință o întreprindere medie, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele necesare (al doilea subcriteriu).

(a) Primul subcriteriu

(i) Perioadele 2002-2006 și 2007-2011

(253) Pentru perioada 2002-2006, concesiunea pentru exploatarea aeroportului a fost încredințată lui CCI din Angoulême printr-un decret ministerial ([155]) din 20 septembrie 2002, publicat în Jurnalul Oficial al Republicii Franceze din 5 octombrie 2002. În ceea ce privește perioada 2007-2011, ordinul prefectului din 21 decembrie 2006 referitor la crearea SMAC, precum și acordul de subcontractare din 2009 i-au încredințat acestuia misiunea de a amenaja, a echipa, a întreține, a gestiona și a exploata direct sau indirect aeroportul din Angoulême.

(254) Aceste acte administrative unilaterale și contractuale, în mod cert, nu au fost adoptate în urma unei proceduri de licitație deschisă, transparentă și nediscriminatorie, care ar fi permis compararea unor diferite oferte potențiale și stabilirea compensației astfel încât să se excludă prezența unui ajutor de stat.

(255) Prin urmare, în perioadele menționate mai sus, Comisia consideră că circumstanțele procedurii urmate nu au asigurat o concurență efectivă pentru misiunea de gestionare a aeroportului din Angoulême. În consecință, procedura de selecție a administratorilor aeroportului din Angoulême nu îndeplinește primul aspect al celui de al patrulea criteriu *Altmark*, în măsura în care acesta nu a permis selectarea unui ofertant capabil să furnizeze serviciile la cel mai mic cost pentru comunitate.

(ii) Perioada care începe la 1 ianuarie 2012

(256) Gestionarea și exploatarea aeroportului au fost încredințate societății SNC-Lavalin în urma unei proceduri de achiziții publice în conformitate cu articolul 21 din Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([156]). În plus, înainte de această procedură, autoritățile franceze au publicat un anunț de licitație publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(257) Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că autoritățile franceze, nefiind obligate să recurgă la o procedură oficială, au beneficiat de o marjă largă de apreciere în alegerea contractantului ([157]). Cu toate acestea, o procedură care conferă o astfel de marjă de apreciere autorității contractante ar putea fi susceptibilă de a restrânge participarea operatorilor interesați.

([155]) Decret privind concesionarea aeroportului Angoulême-Brie-Champniers Camerei de Comerț și Industrie din Angoulême.

([156]) Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii (JO L 134, 30.4.2004, p. 114).

([157]) Printre criteriile de atribuire figura criteriul „ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, în funcție de criteriile specificate în caietul de sarcini, în invitația de a prezenta o ofertă sau de a participa la negociere ori în documentul descriptiv".

(258) Comisia consideră, prin urmare, că procedura urmată în cazul de față nu poate fi considerată, ca atare, suficientă pentru a îndeplini cel de al patrulea criteriu *Altmark* ([158]).

(259) Prin urmare, Comisia trebuie să se asigure că procedura de achiziție publică urmată în cazul de față a permis alegerea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cel mai mic cost pentru comunitate.

(260) Structura contractului are la bază: (i) o perioadă de șase ani; (ii) o obligație contractuală a prestatorului privind plafonul contribuției de echilibrare a conturilor aeroportului administrat de SMAC; (iii) o sumă forfetară de remunerare a serviciilor prestate; (iv) o clauză referitoare la împărțirea profitului în funcție de performanța gestionării. Potențialii candidați erau invitați să depună o propunere de referință (fără trafic comercial) și o propunere corespunzătoare unui scenariu proactiv (cu trafic comercial). În această privință, raportul de prezentare a pieței trimis comisiei de licitație subliniază că au fost depuse două oferte concurente. În afară de societatea SNC-Lavalin, societatea APCO ([159]) a prezentat un scenariu de referință și un scenariu proactiv. Pentru o valoare tehnică a ofertei făcute de societatea SNC-Lavalin echivalentă în cazul scenariului proactiv ales, prețurile oferite de către cei doi concurenți pe parcursul întregii perioade au fost după cum urmează:

(în mii de EUR)

	Contribuția de echilibrare	Remunerație	Sarcina totală SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) În plus, raportul de prezentare a SMAC comisiei de licitație arată că fiecare dintre cei doi candidați a prezentat un scenariu de referință și un scenariu proactiv ([160]). Cel de al doilea scenariu, pentru care a optat autoritatea care deleagă, este cel care corespunde planului orientărilor strategice destinat să asigure dezvoltarea comercială a aeroportului din Angoulême. Raportul trimis comisiei de licitație reflectă faptul că remunerația SNC-Lavalin, societatea care a câștigat licitația, nu variază în funcție de scenariu. Cu toate acestea, plafonul contribuției de echilibrare a conturilor aeroportului aflat în administrarea SMAC propus de societate ca răspuns la invitația de participare la licitație arată o variație a plafonului garantat al contribuției de echilibrare. În cazul în care, după cum se menționează în raportul menționat anterior, sarcina medie anuală suplimentară este de 30 000 EUR în cadrul scenariului proactiv, sarcina suplimentară nu este distribuită uniform pe întreaga durată a executării contractului. Într-adevăr, diferența dintre scenariul de referință și scenariul proactiv se stabilește după cum urmează (în mii de EUR):

(în mii de EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Scenariu de referință	405	364	374	357	350	342
Scenariul proactiv	465	425	448	384	341	296
Diferență	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	– 9	– 46

(262) În consecință, Comisia consideră că autoritatea care deleagă nu a optat pentru oferta care ar permite asigurarea serviciului cu cel mai mic cost pentru comunitate. Într-adevăr, scenariul de referință propus de SNC-Lavalin, mai avantajos decât scenariul de referință propus de APCO, putea garanta accesibilitatea și menținerea în stare operațională a aeroportului din Angoulême. Dimpotrivă, scenariul proactiv era destinat să asigure dezvoltarea comercială a aeroportului. Această a doua prestație nu era necesară pentru a o asigura pe prima și, în orice caz, nu putea fi considerată drept un serviciu de interes economic general. Se pare, așadar, că alegerea furnizorului de servicii nu s-a bazat pe oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, pentru a garanta furnizarea serviciului public la cel mai mic cost pentru comunitate.

([158]) A se vedea punctul 66 din Comunicarea privind SIEG, menționată anterior.

([159]) Creată în ianuarie 2011, APCO este o filială deținută în proporție de 100 % de CCI din Limoges și din Haute-Vienne. Obiectivul său este acordarea de consultanță în ceea ce privește gestionarea aeroportului, formarea personalului aeroportuar, gestionarea, managementul și dezvoltarea aeroporturilor, serviciile de handling la sol și măsurile de securitate aeroportuară.

([160]) A se vedea considerentul 20 din prezenta decizie.

(263) În ceea ce privește plățile extracontractuale destinate să asigure dezvoltarea comercială a aeroportului, despre care Comisia consideră că nu reflectă în mod adecvat sfera SIEG ([161]), îndoielile exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii au fost înlăturate. Decizia SMAC din 23 iunie 2001 prevede că măsurile respective sunt plătite direct de către SMAC companiilor aeriene. Prin urmare, instrumentul este conceput pentru a fi analizat având în vedere normele privind ajutoarele de stat în cadrul verificării măsurilor de sprijin acordate companiei Ryanair/AMS ([162]).

(264) Având în vedere aceste elemente, Comisia consideră că cerințele procedurii urmate pentru atribuirea contractului de achiziții publice societății SNC-Lavalin nu au reușit să asigure selectarea ofertei care permite asigurarea serviciului cu cel mai mic cost pentru comunitate și că, prin urmare, primul subcriteriu al celui de al patrulea criteriu Altmark nu este îndeplinit.

(b) Al doilea subcriteriu

(265) Pentru perioadele 2002-2006 și 2007-2011, autorităților franceze le revenea sarcina de a demonstra că pentru stabilirea compensației s-a luat ca referință o întreprindere medie, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele necesare.

(266) În această privință, Comisia constată că Franța nu a furnizat astfel de informații. De asemenea, Comisia remarcă faptul că valoarea compensației nu a fost definită în raport cu o bază de costuri stabilită în prealabil sau prin comparație cu structura sarcinilor altor administratori aeroportuari comparabili. Prin urmare, în ceea ce privește perioadele menționate mai sus, Comisia nu dispune de datele comparative necesare pentru evaluarea îndeplinirii criteriului referitor la selecția furnizorului de servicii.

(267) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că cel de al patrulea criteriu *Altmark* nu este îndeplinit în ceea ce privește perioadele 2002-2006 și 2007-2011.

(268) Aceeași concluzie se aplică și în ceea ce privește perioada care începe cu 1 iulie 2012, întrucât Comisia nu dispune de datele comparative necesare pentru evaluarea îndeplinirii criteriului referitor la selecția furnizorului de servicii. Prin urmare, trebuie să se considere că cel de al patrulea criteriu *Altmark* nu este îndeplinit în ceea ce privește această perioadă.

(269) Întrucât cel de al patrulea criteriu *Altmark* nu este îndeplinit, Comisia consideră că măsurile în cauză au oferit operatorilor succesivi ai aeroportului din Angoulême un avantaj pe care aceștia nu l-ar fi primit în condiții normale de piață.

8.1.4. *Efectul asupra schimburilor comerciale în interiorul UE și asupra concurenței*

(270) În cazul în care un ajutor financiar acordat de un stat membru consolidează poziția unor întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale în interiorul UE, acestea trebuie considerate ca fiind influențate de ajutorul respectiv. Conform unei jurisprudențe constante ([163]), pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.

(271) Cu titlu general, ar trebui remarcat faptul că, astfel cum confirmă, de asemenea, Ryanair în observațiile sale, administratorii aeroporturilor din Uniune sunt în concurență unii cu ceilalți în vederea atragerii companiilor aeriene. Într-adevăr, companiile aeriene stabilesc rutele pe care operează și frecvențele corespunzătoare în funcție de diferite criterii. Astfel de criterii includ potențialii clienți la care se pot aștepta pe rutele respective, dar și caracteristicile aeroporturilor situate la capetele rutelor.

(272) Companiile aeriene analizează, în special, criterii precum tipul de servicii aeroportuare furnizate, populația sau activitatea economică din jurul aeroportului, gradul de aglomerare, existența accesului pe cale terestră, precum și nivelul taxelor și condițiile comerciale generale de utilizare a infrastructurii aeroportuare și a serviciilor. Nivelul taxelor este un factor esențial, întrucât fondurile publice alocate unui aeroport ar putea fi utilizate pentru a menține taxele aeroportuare la un nivel scăzut în mod artificial în vederea atragerii companiilor aeriene, denaturând astfel în mod semnificativ concurența ([164]).

([161]) A se vedea considerentul 225 din prezenta decizie.
([162]) A se vedea secțiunea 9 din prezenta decizie.
([163]) Hotărârea Tribunalului din 30 aprilie 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisia, T-214/95, Rec., 1998, p. II-717.
([164]) A se vedea noile orientări, punctul 43.

(273) În consecință, companiile aeriene distribuie resursele lor, în special pentru echipamente și echipaj, între diferitele linii ținând seama, mai ales, de serviciile oferite de administratorii aeroporturilor și de prețurile practicate de aceștia pentru serviciile respective.

(274) Întrucât piața serviciilor aeroportuare este o piață deschisă concurenței în cadrul Uniunii, avantajele acordate operatorilor succesivi ai aeroportului din Angoulême sunt susceptibile să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, extinzând în mod artificial oferta de servicii aeroportuare furnizate la Angoulême față de condițiile normale de piață. În consecință, Comisia consideră că măsurile în cauză sunt susceptibile să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale în cadrul Uniunii.

8.1.5. *Concluzii asupra existenței unui ajutor*

(275) Având în vedere toate considerațiile de mai sus, Comisia concluzionează următoarele:

— ținând cont de caracteristicile specifice ale aeroportului din Angoulême, Franța a putut constata, fără a comite o eroare vădită de apreciere, că, pe parcursul întregii perioade examinate în cadrul prezentei decizii, numai misiunile de gestionare legate de menținerea acestuia în stare operațională și de accesibilitatea infrastructurii sale pot fi calificate drept SIEG;

— în schimb, dezvoltarea economică a aeroportului din considerente comerciale, indiferent de perioada examinată, nu poate fi calificată drept SIEG;

— compensația publică acordată în scopul finanțării misiunilor de serviciu public care intră în domeniul de aplicare a SIEG nu îndeplinește cel de al patrulea criteriu *Altmark*, indiferent de perioada examinată în cadrul prezentei decizii. Prin urmare, măsurile respective constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8.2. **Compatibilitatea cu piața internă a măsurilor luate în favoarea operatorilor aeroportului**

(276) Cu titlu introductiv, trebuie amintit faptul că este necesar să fie analizată numai compatibilitatea cu piața internă a compensațiilor publice de care operatorii succesivi ai aeroportului din Angoulême au beneficiat în temeiul misiunilor SIEG. Astfel cum s-a arătat deja în considerentul 225, activitățile legate de extinderea activității comerciale a aeroportului, inclusiv cele care au drept scop promovarea dezvoltării regionale, nu pot fi calificate drept SIEG. În cazul de față, aceste activități nu au condus la plata unor compensații către operatorii succesivi ai aeroportului din Angoulême în perioadele acoperite de prezenta decizie.

8.2.1. *Compatibilitatea ajutoarelor acordate operatorilor aeroportuari*

(277) Comisia consideră că Decizia SIEG din 2011 este aplicabilă ajutoarelor acordate în cursul tuturor perioadelor vizate de prezenta decizie. Într-adevăr, în conformitate cu articolul 10 litera (b) din Decizia SIEG din 2011, „orice ajutor acordat înainte de 31 ianuarie 2012, incompatibil cu piața internă și neexceptat de la obligația de notificare în conformitate cu Decizia 2005/842/CE, dar care îndeplinește condițiile stabilite de prezenta decizie, este compatibil cu piața internă și este exceptat de la obligația de notificare prealabilă".

(278) Cu toate acestea, trebuie arătat de la bun început că articolul 4 litera (f) din Decizia SIEG din 2011, care prevede că mandatul care acordă ajutorul în cauză trebuie să includă o trimitere explicită la decizia respectivă, nu poate fi aplicat în cazul de față. Într-adevăr, având în vedere că ajutorul în cauză a fost acordat înainte de intrarea în vigoare a Deciziei SIEG din 2011, nu s-ar putea impune ca mandatele în curs de examinare să se refere la aceasta, cu riscul de a priva articolul 10 litera (b) din Decizia SIEG din 2011 de orice efect util. În al doilea rând, din preocupare pentru economia procedurii, Comisia consideră că poate examina aplicarea Deciziei SIEG din 2011 la ajutoarele acordate înainte de 31 ianuarie 2012, fără a verifica în prealabil dacă ajutoarele respective sunt incompatibile cu Decizia 2005/842/CE. De fapt, articolul 10 litera (b) din Decizia SIEG din 2011 are scopul de a extinde aplicarea deciziei la ajutoarele incompatibile acordate înainte de intrarea sa în vigoare, fără a exclude totuși ajutoarele care, după caz, ar fi putut fi declarate compatibile în temeiul Deciziei 2005/842/CE.

8.2.1.1. Condiția referitoare la domeniul de aplicare

(279) În temeiul Deciziei SIEG din 2011, compensațiile pentru obligația de serviciu public acordate întreprinderilor cărora le-a fost încredințată gestionarea unui SIEG pot fi considerate compatibile cu piața internă cu condiția de a fi acordate unui aeroport al cărui trafic anual nu a depășit 200 000 de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care a fost acordat SIEG. În cazul de față, traficul anual al aeroportului din Angoulême nu a depășit niciodată 200 000 de pasageri între 2000 și 2012.

(280) Prin urmare, măsurile în cauză intră în domeniul de aplicare a Deciziei SIEG din 2011 și, în consecință, trebuie să fie apreciate în funcție de condițiile acesteia.

8.2.1.2. Condiția referitoare la mandat (articolul 4 din Decizia SIEG din 2011)

(281) Din evaluarea Comisiei privind îndeplinirea primelor două criterii *Altmark* reiese că gestionarea unui adevărat SIEG a fost încredințată administratorilor aeroportului din Angoulême și că cerințele în ceea ce privește existența unui mandat sunt respectate. În concluzie, numai misiunile de gestionare a aeroportului care se referă exclusiv la menținerea în stare operațională și la accesibilitatea infrastructurii sale pot fi calificate drept SIEG.

8.2.1.3. Condiția referitoare la compensație (articolele 5 și 6 din Decizia SIEG din 2011)

(a) Perioadele 2002-2006 și 2007-2011

(282) În temeiul articolului 5 alineatul (1) din Decizia SIEG din 2011, valoarea compensației nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a acoperi costul net al îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, având în vedere un beneficiu rezonabil. În cazul de față, limitarea compensației la costurile necesare pentru executarea serviciului public este asigurată prin procedura de elaborare a bugetului alocat aeroportului. Astfel, la punctul 2.6 din circulara care descrie această procedură se prevede că, pentru elaborarea bugetului, CCI din Angoulême trebuie să determine: (i) operațiunile de funcționare; (ii) capacitatea de autofinanțare; și (iii) operațiunile de capital. În plus, este obligatorie anexarea a numeroase documente la propunerea de buget pentru care este necesară aprobarea (contribuțiile și prestațiile interservicii; schema de personal și masele salariale etc.). Se pare, așadar, că toate controalele prealabile elaborării bugetului pot asigura *ex ante* că acesta este limitat la ceea ce este necesar și justificat având în vedere misiunile CCI din Angoulême. Din informațiile furnizate de autoritățile franceze, reiese că ajutoarele acordate aveau doar rolul de a compensa pierderile din exploatare legate de gestionarea aeroportului din Angoulême. În plus, instrumentul de control al bugetului executat stabilit în temeiul statutului SMAC era de natură să evite supracompensarea *ex post*. În consecință, valoarea compensației nu depășea ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor suportate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public.

(283) De asemenea, existența unor conturi separate putea permite separarea activității de gestionare a aeroportului din Angoulême din punct de vedere contabil. Astfel, din conturile CCI-aeroport reiese că este prevăzut un post distinct consacrat activităților aeroportului. Acest instrument era suficient pentru a asigura faptul că nu există subvenționare încrucișată în beneficiul altor activități. Conturile și bugetele aeroportului erau trimise, de asemenea, Autorității Aviației Civile, care emitea un aviz adresat autorității de supraveghere a CCI din Angoulême înainte ca bugetele și conturile să fie aprobate sau nu, statul fiind autoritatea concedentă a aeroportului. În consecință, compensația a fost utilizată efectiv pentru a asigura funcționarea serviciului în cauză, iar autoritățile publice au instituit o procedură în scopul de a garanta absența supracompensării. Comisia precizează însă că această evaluare nu este aplicabilă costurilor generate de activitatea Ryanair, care reprezintă o activitate de dezvoltare comercială ([165]).

(284) În cele din urmă, Comisia reamintește că informațiile furnizate de autoritățile franceze îi permit să stabilească faptul că ajutorul în cauză era destinat să acopere doar pierderile din exploatare ale aeroportului pe perioada examinată, fără ca administratorul acestuia să fi obținut vreun profit.

(b) Perioada care începe la 1 ianuarie 2012

(285) Invitația de participare la licitație pe piața serviciilor preciza în mod transparent necesitatea ca ofertantul să stabilească remunerația sa de furnizor pentru o exploatare fără trafic comercial (scenariul de referință) și pentru o exploatare comercială (scenariu proactiv). De asemenea, acesta trebuia să stabilească garanția maximă solicitată de la SMAC pentru a echilibra activitatea sa de exploatare în ambele scenarii. SMAC prevăzuse, de asemenea, în invitația sa de participare la licitație, o clauză referitoare la împărțirea profitului (50 %/50 %) în cazul în care contribuția SMAC ar fi sub plafonul stabilit în ofertă, care este reluată în caietul de sarcini. În plus, astfel cum s-a menționat în considerentul 262 de mai sus, scenariul de referință propus de SNC-Lavalin, care este mai avantajos decât scenariul de referință propus de APCO, putea să garanteze accesibilitatea și menținerea în stare de funcționare a aeroportului din Angoulême.

(286) De asemenea, calculul compensației se bazează în primul rând pe o trimitere la deficitul înregistrat efectiv într-un cont separat pentru aeroport ([166]). Operatorul are obligația să solicite certificarea acestui cont separat de către un auditor și să transmită conturile sale anuale către SMAC.

([165]) A se vedea considerentul 225 din prezenta decizie.
([166]) Articolul 14-1 din caietul de sarcini și de specificații tehnice.

(287) În plus, este cert că această contribuție publică de echilibrare de care beneficiază SNCLavalin poate fi redusă în cazul în care suma necesară pentru echilibrarea conturilor aeroportului este mai mică decât plafonul stabilit în declarația de angajament. Acest mecanism de recuperare este în măsură să reducă la minimum riscul de supracompensare *ex post*.

(288) În ceea ce privește controalele periodice prevăzute pentru a se verifica absența supracompensării, dispozițiile titlului III din caietul de sarcini aferent invitației de participare la licitație precizează modalitățile de control al SMAC care permit verificarea și evitarea unei supracompensări a contribuției SMAC în comparație cu costurile misiunilor de interes economic general încredințate SNC-Lavalin.

(289) În ceea ce privește cuantumul compensației, Comisia constată, cu toate acestea, că echilibrarea contractului încheiat între SMAC și SNC-Lavalin nu se bazează pe determinarea *ex ante* a unui profit rezonabil, ci pe o remunerație forfetară. Comisia subliniază, de asemenea, traficul foarte limitat al aeroportului până în prezent, mecanismele prevăzute de calcul și de control al compensației, prezența clauzei referitoare la împărțirea profitului care stimulează performanța gestionării descrise mai sus și faptul că oferta SNC-Lavalin era cea mai scăzută din punct de vedere financiar. Având în vedere cele menționate anterior, Comisia consideră că pot fi declarate compatibile cu piața internă compensațiile acordate în temeiul contractului dintre SMAC și SNC-Lavalin, cu condiția ca autoritățile franceze să se asigure că valoarea totală a compensației plătite societății SNC-Lavalin pe toată durata contractului nu va depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea exclusiv a obligațiilor de serviciu public, cu excepția costurilor legate de dezvoltarea comercială a platformei, inclusiv un randament rezonabil al capitalului investit.

(290) În acest sens, autoritățile franceze vor trebui să transmită Comisiei, în termen de patru luni de la expirarea contractului încheiat între SMAC și SNC-Lavalin, un raport care arată că valoarea compensației acordate SNC-Lavalin, inclusiv un randament rezonabil al capitalului investit, este în concordanță cu articolul 5 din Decizia SIEG din 2011 pe întreaga durată a contractului.

8.2.2. *Concluzie privind compatibilitatea ajutorului între 2002 și 2017*

(291) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că ajutoarele deja acordate pentru gestionarea aeroportului din Angoulême începând din 2002, indiferent de administratorii în cauză, sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE și al Deciziei SIEG din 2011 ([167]).

(292) Cu toate acestea, în ceea ce privește SNC-Lavalin, Comisia consideră că pot fi declarate compatibile cu piața internă compensațiile acordate în temeiul contractului între SMAC și SNC-Lavalin dacă Franța demonstrează Comisiei că valoarea totală a compensației plătite acesteia pe toată durata contractului nu va depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea exclusiv a obligațiilor de serviciu public, cu excepția costurilor legate de dezvoltarea comercială a platformei, inclusiv un randament rezonabil al capitalului investit.

(293) În acest sens, autoritățile franceze vor trebui să transmită Comisiei, în termen de patru luni de la expirarea contractului încheiat între SMAC și SNC-Lavalin, un raport care să demonstreze că valoarea compensației acordate societății SNC-Lavalin, inclusiv un randament rezonabil al capitalului investit, este în concordanță cu articolul 5 din Decizia SIEG din 2011 pe toată durata contractului.

9. EVALUAREA MĂSURILOR DE AJUTOR ÎN FAVOAREA COMPANIEI RYANAIR ȘI A AMS

9.1. Existența unui ajutor în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

(294) Deși acordurile din 2008 au fost încheiate în mod oficial între SMAC, pe de o parte, și Ryanair și AMS, pe de altă parte, Comisia consideră că, în vederea evaluării măsurilor de ajutor acordate companiei Ryanair și AMS, comportamentul SMAC și cel al CCI-aeroport trebuie evaluate împreună. Astfel, după cum a arătat mai sus în considerentul 178, Comisia consideră că SMAC și CCI-aeroport au exploatat în comun platforma aeroportuară din Angoulême între 2007 și 2011.

([167]) Comisia consideră că este necesar să se ia act de faptul că măsurile de ajutor în cauză care intră în domeniul de aplicare a Deciziei SIEG din 2005 ar fi compatibile cu piața internă tot în temeiul acestei decizii și din aceleași motive. Astfel, în scopul analizei care se impune în cazul de față, condițiile de compatibilitate ale Deciziei SIEG din 2005 nu diferă în mod substanțial de cele ale Deciziei SIEG din 2011.

9.1.1. *Noțiunea de întreprindere și de activitate economică*

(295) Pentru a stabili dacă măsurile prevăzute de acordurile din 2008 reprezintă ajutor de stat, este necesar să se determine dacă beneficiarii acestora, Ryanair și AMS, sunt întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Cu toate acestea, nu poate fi contestat faptul că cele două întreprinderi sunt entități implicate în furnizarea de servicii de transport aerian și de publicitate. În această calitate, ele exercită activități economice.

9.1.2. *Resurse de stat și imputabilitate*

9.1.2.1. Prezența resurselor de stat

(296) Acordurile din 2008 au fost încheiate direct de către SMAC. Având în vedere elementele prezentate mai sus în considerentele 203-205 din prezenta decizie, Comisia consideră că resursele SMAC constituie resurse de stat.

9.1.2.2. Imputabilitatea măsurilor statului

(297) Decizia SMAC de autorizare a semnării acordurilor din 2008 a fost aprobată în mod unanim de către entitățile publice membre ale SMAC, el însuși compus direct sau indirect din colectivități teritoriale, precum și din camere de comerț și industrie. Cu toate acestea, Comisia consideră că trăsăturile acestor entități au drept consecință faptul că deciziile SMAC referitoare la activitatea aeroportuară sunt imputabile statului ([168]).

(298) În consecință, Comisia consideră că încheierea acordurilor în cauză implică utilizarea unor resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și că deciziile de încheiere a acordurilor sunt imputabile statului.

9.1.3. *Avantaj selectiv*

(299) Pentru a aprecia dacă o măsură de stat constituie ajutor, este necesar să se stabilească dacă întreprinderea beneficiară primește un avantaj economic selectiv pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață ([169]).

(300) În acest sens, Comisia constată, mai întâi, că măsurile în cauză sunt selective deoarece se referă doar la Ryanair. Într-adevăr, încheierea acordurilor din 2008 este anterioară publicării deciziilor în materie de stabilire a tarifelor publice care conțin un dispozitiv similar, aplicabile, începând cu 1 martie 2009, tuturor companiilor care doresc să opereze pe aeroportul din Angoulême. În plus, hotărârea London Court of International Arbitration (LCIA) din 18 iunie 2012 privind rezilierea de către Ryanair a acordurilor din 2008 arată că a avut loc o negociere bilaterală între reprezentanți ai Ryanair și ai CCI din Angoulême privind condițiile activității companiei Ryanair pe aeroportul din Angoulême. Negocierile au avut loc începând cu luna septembrie 2009, când reprezentanții Ryanair au informat reprezentanții CCI-aeroport cu privire la dificultățile financiare întâmpinate de transportatorul aerian pe ruta Londra Stansted-Angoulême. În urma acestor discuții, s-a constatat că administratorul aeroportului și Ryanair vedeau raporturile lor ca fiind exclusive, întrucât primul excludea posibilitatea de a se adresa unei alte companii aeriene.

(301) În al doilea rând, pentru a determina dacă acordurile încheiate au conferit un avantaj economic pentru Ryanair, Comisia trebuie să analizeze dacă un operator ipotetic în economia de piață, care ar acționa în locul SMAC și al CCI-aeroport și ar fi ghidat de perspective de rentabilitate, ar fi încheiat acorduri similare.

(302) În scopul aplicării acestui principiu și ținând cont de împrejurările factuale din cazul de față, Comisia consideră că este necesar, într-o primă etapă, să răspundă la următoarele întrebări:

— Trebuie să se analizeze împreună sau, dimpotrivă, separat, contractul de servicii de marketing și contractul de servicii aeroportuare încheiat concomitent?

— La ce avantaje s-ar fi putut aștepta un operator ipotetic în economia de piață, care ar acționa în locul lui CCI-aeroport, de la contractele de servicii de marketing?

([168]) A se vedea secțiunea 8.1.2.2 din prezenta decizie.
([169]) A se vedea, în special, hotărârea Curții din 29 aprilie 1999, Spania/Comisia, C-342/96, Rec., p. I-2459, punctul 41.

— Care este pertinența comparației dintre clauzele contractelor de servicii aeroportuare care fac obiectul procedurii oficiale de investigare și taxele de aeroport facturate în alte aeroporturi pentru aplicarea principiului operatorului în economia de piață?

(303) Într-o a doua etapă, după ce a răspuns la aceste întrebări diferite, Comisia va aplica principiul operatorului în economia de piață la diferitele măsuri în cauză.

9.1.3.1. Analiza comună a contractului de servicii de marketing și a contractului de servicii aeroportuare

(304) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a considerat în prealabil că contractul de servicii aeroportuare și contractul de servicii de marketing încheiate între SMAC și compania aeriană Ryanair și AMS trebuiau evaluate împreună în scopul aplicării principiului operatorului în economia de piață. Trebuie reamintit în acest context că, astfel cum stipulează Tribunalul ([170]), este necesar, într-adevăr, să se aibă în vedere o operațiune comercială în ansamblul său, pentru a se verifica dacă o entitate de stat a acționat ca un operator rațional în economia de piață. Prin urmare, Comisia are obligația să țină cont de toate elementele relevante și de contextul acestora în evaluarea măsurilor în litigiu.

(305) În observațiile sale, Franța a sprijinit abordarea adoptată de Comisie în decizia sa de inițiere a procedurii, care constă în examinarea în comun a contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing, care au fost încheiate în același timp. În schimb, unele părți terțe interesate, cum ar fi Ryanair, au contestat această abordare, susținând că aceste contracte de servicii de marketing trebuie analizate separat.

(306) Cu toate acestea, Comisia consideră că evaluarea tuturor elementelor din dosar confirmă temeinicia abordării adoptate în decizia de inițiere a procedurii (a se vedea considerentele 215-220 din decizia de inițiere a procedurii). În acest sens, trebuie subliniat faptul că nicio informație transmisă în cursul procedurii oficiale de investigare nu pune în discuție analiza preliminară a Comisiei.

(307) În primul rând, contractul de servicii de marketing a fost încheiat la aceeași dată ca și contractul de servicii aeroportuare și ambele contracte au fost încheiate între aceleași părți. Într-adevăr, AMS este o filială deținută în proporție de 100 % de Ryanair și directorii acesteia sunt persoane din conducerea Ryanair. Prin urmare, Ryanair și AMS constituie o singură entitate economică, în sensul că AMS acționează în conformitate cu interesele Ryanair și sub supravegherea acesteia și că profiturile pe care le generează sunt destinate companiei Ryanair, sub formă de dividende sau de creștere a valorii societății. În plus, astfel cum se va arăta mai jos, contractul de servicii de marketing este legat de operarea rutei aeriene de către Ryanair cu plecare din aeroportul din Angoulême. Într-adevăr, contractul de servicii de marketing menționează faptul că acesta provine din angajamentul companiei Ryanair de a deservi această rută și a fost încheiat în același timp cu contractul de servicii aeroportuare dintre SMAC și Ryanair referitor la aceeași rută. Prin urmare, simpla împrejurare că aceste contracte de servicii de marketing au fost încheiate de SMAC cu AMS și nu cu Ryanair nu ar putea împiedica să se considere că un contract de servicii de marketing și un contract de servicii aeroportuare încheiat în același timp pot fi considerate ca reprezentând o operațiune unică.

(308) În al doilea rând, Comisia reamintește că contractul de servicii de marketing este legat de operarea unor rute aeriene de către Ryanair la aeroportul din Angoulême. Comisia consideră că relația comercială dintre SMAC și Ryanair, pe de o parte, și dintre SMAC și AMS, pe de altă parte, nu ar putea fi analizată decât în contextul lansării rutei Angoulême-Londra Stansted de către Ryanair. În acest sens, este important de menționat că un audit efectuat în numele colectivităților din Charente ([171]) prezintă Ryanair ca beneficiarul direct al „ajutoarelor de marketing" pe care le solicită compania aeriană pentru a deschide o eventuală rută low-cost. Autoritățile franceze subliniază astfel că acordurile din 2008 constituie un instrument contractual coerent și cuprinzător, care nu poate fi disociat. Rezultă așadar că, din punctul de vedere al SMAC, parte cocontractantă, există o legătură indisolubilă între contractul de servicii de marketing și rutele deservite de Ryanair la aeroportul din Angoulême.

(309) Această apreciere este întărită de prevederile din contractul de servicii de marketing, din care reiese că respectivul contract se bazează pe angajamentul asumat de Ryanair în ceea ce privește operarea rutei care, în același timp, face obiectul contractului de servicii aeroportuare. Articolul 1 din contractul de servicii de marketing, referitor la obiectul acordului prevede că „prezentul acord se bazează pe angajamentul Ryanair de a asigura o legătură aeriană între aeroportul din Angoulême și Londra. Programul inițial al zborurilor va fi de 3 legături pe săptămână în perioada primăvară/vară, sub rezerva imposibilității asigurării acestora în cazuri de forță majoră". De asemenea, Comisia constată că anumite clauze din contractul de servicii de marketing se referă în mod direct la Ryanair, considerând-o ca parte la contract, deși schimbul de intenții a fost formalizat între SMAC și AMS. De exemplu, la articolul 7 din contractul de servicii de marketing se menționează că „în cazul în care acordul este reziliat de către Ryanair în orice moment înainte de sfârșitul celui de al treilea an al acordului, Ryanair va plăti către SMAC suma de 50 000 EUR cu

([170]) Hotărârea Tribunalului din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia, T-196/04, Rec., p. II-3643.
([171]) Studiu efectuat de Alliance ELSA, din data de 14 iunie 2006, de stabilire a perspectivelor aeroporturilor din Angoulême Brie-Champnier și din Cognac-Chanteaubernard după data de 1 ianuarie 2007.

titlu de penalități pentru cel de al patrulea an și de 25 000 EUR pentru al cincilea an, proporțional cu fiecare an și cu programul de zbor". În plus, raportul de prezentare trimis comisiei de licitație indică faptul că SNC-Lavalin propune lansarea, în 2013, a unei noi rute operate de o companie aeriană low-cost către insulele britanice „în cazul în care SMAC își dă acordul cu privire la ajutoarele de marketing necesare, pe care le evaluează la 30-35 EUR/pasager per plecare". Prin urmare, aceste dispoziții stabilesc o legătură între alegerile făcute în ceea ce privește gestionarea aeroportului din Angoulême și contractul de servicii de marketing.

(310) Afirmația companiei Ryanair în cadrul prezentei proceduri, potrivit căreia încheierea contractului de servicii de marketing între aeroport și AMS nu își propunea să mărească rata de ocupare a zborurilor operate de Ryanair pe ruta Angoulême-Londra, nu poate repune în discuție această concluzie. Obiectul contractului de marketing era de a asigura spații publicitare pe site-ul companiei Ryanair în vederea promovării localității Angoulême ca destinație de călătorie în rândul vizitatorilor site-ului companiei Ryanair și, prin urmare, a clienților acestei companii aeriene. Prin urmare, chiar dacă s-ar presupune că afirmația Ryanair este adevărată și că contractul de marketing nu a fost susceptibil să mărească numărul de pasageri transportați de Ryanair către/dinspre Angoulême, este greu de înțeles ce interes ar fi avut aeroportul să încheie un astfel de contract de marketing.

(311) În consecință, cheltuielile asociate cu contractul de servicii de marketing erau, pentru SMAC, imputabile deschiderii rutei dintre Angoulême și aeroportul Londra Stansted. Din punctul de vedere al SMAC, avantajele care decurg din contract nu se puteau traduce decât prin venituri suplimentare legate de traficul de pasageri pe ruta Angoulême-Londra Stansted, care era singura rută operată de Ryanair la aeroportul din Angoulême.

(312) Prin urmare, contractul de servicii de marketing este strâns legat de contractul de servicii aeroportuare încheiat în paralel și de serviciile de transport aerian în cauză. În plus, elementele factuale prezentate mai sus evidențiază faptul că, în absența legăturilor aeriene în cauză (și, prin urmare, a contractului de servicii aeroportuare aferente acestora), contractul de servicii de marketing nu ar fi avut nicio explicație economică rezonabilă pentru aeroportul din Angoulême și, în consecință, nu ar fi fost încheiat. La momentul respectiv, Ryanair era singura companie mare care zbura către acest aeroport și care ar fi putut să intensifice traficul. Dacă aeroportul ar fi dorit să promoveze traficul pe alte rute deservite de alte companii concurente ale Ryanair, este rezonabil să se presupună că acesta nu ar fi făcut publicitate pe site-ul companiei Ryanair. Într-adevăr, astfel cum s-a menționat mai sus, contractul de servicii de marketing menționează în mod explicit că acesta provine din angajamentul companiei Ryanair de a asigura o legătură aeriană între aeroportul din Angoulême și aeroportul Londra Stansted și oferă, în plus, servicii de marketing care sunt destinate în principal să asigure promovarea rutei respective.

(313) În concluzie, având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că este necesar să se analizeze în comun contractele de servicii de marketing și de servicii aeroportuare (denumite în continuare „acordurile din 2008"), care constituie o operațiune unică, pentru a stabili dacă acestea reprezintă sau nu un ajutor de stat.

9.1.3.2. Beneficiile pe care un operator în economia de piață ar fi putut să le aștepte de la contractele de servicii de marketing și prețul pe care acesta ar fi fost dispus să îl plătească pentru aceste servicii

(314) Pentru a aplica principiul operatorului în economia de piață în cazul de față, comportamentul CCI din Angoulême și cel al SMAC, în calitate de semnatare ale acordurilor din 2008, ar trebui să fie comparat cu cel al unui operator ipotetic în economia de piață, responsabil de gestionarea aeroportului din Angoulême.

(315) Analizând tranzacția astfel identificată, este necesar să se evalueze beneficiile pe care operatorul ipotetic în economia de piață, ghidat de perspectiva rentabilității, le-ar putea aștepta de la serviciile de marketing. În acest sens, impactul general al unor astfel de servicii asupra turismului și asupra activității economice din regiune nu ar trebui să fie luat în considerare ca atare. Prezintă importanță numai efectele serviciilor de marketing asupra rentabilității aeroportului, având în vedere că acestea sunt singurele pe care un operator ipotetic în economia de piață le-ar fi luat în considerare.

(316) În această privință, serviciile de marketing sunt în măsură să stimuleze utilizarea rutelor aeriene acoperite de contractele de servicii de marketing și contractele de servicii aeroportuare, întrucât acestea sunt concepute astfel încât să promoveze legăturile respective. Deși acest efect aduce beneficii în primul rând companiei aeriene în cauză, trebuie să se considere că administratorul aeroportului are, de asemenea, de câștigat. Într-adevăr, o creștere a numărului de pasageri poate însemna, pentru administratorul aeroportului, o majorare a veniturilor provenite din anumite taxe de aeroport, precum și a veniturilor nonaeronautice, provenite în special din activități de parcare, restaurante și alte magazine.

(317) Prin urmare, nu se poate contesta că un operator în economia de piață care administrează aeroportul din Angoulême în locul CCI-aeroport și SMAC ar fi putut lua în considerare acest efect pozitiv în momentul încheierii contractului de servicii de marketing și a contractului corespunzător pentru serviciile aeroportuare. Acesta ar fi făcut acest lucru evaluând impactul rutei aeriene în cauză cu privire la viitoarele sale costuri și venituri și estimând, în acest context, numărul de pasageri pe aceste rute, care ar fi reflectat efectul pozitiv al serviciilor de marketing. În plus, acest efect ar fi fost evaluat pe întreaga durată a exploatării rutelor în cauză, astfel cum este prevăzut în contractul de servicii aeroportuare și în contractul de servicii de marketing.

(318) Atunci când un administrator de aeroport încheie un contract care implică acțiuni menite să promoveze anumite rute, într-adevăr, este posibil ca acesta să prevadă o rată de încărcare (sau un factor de sarcină) ([172]) pe rutele aeriene în cauză și să țină cont de aceasta în evaluarea veniturilor sale viitoare. În această privință, Comisia ia act de opinia Ryanair potrivit căreia contractele de servicii de marketing nu reprezintă numai un cost pentru administratorul unui aeroport, ci pot, de asemenea, să aibă drept rezultat un profit.

(319) În plus, trebuie să se stabilească dacă, pentru un operator ipotetic în economia de piață care exploatează aeroportul din Angoulême în locul CCI-aeroport și SMAC, ar putea fi așteptate și cuantificate în mod rezonabil și alte beneficii decât cele rezultate din impactul pozitiv asupra frecventării rutelor aeriene acoperite de contractul de servicii de marketing pe parcursul duratei de exploatare a acestor rute, astfel cum se prevede prin contractul de servicii de marketing sau contractul de servicii aeroportuare.

(320) Anumite părți terțe, printre care compania Ryanair, în special, în studiul său din 17 ianuarie 2014, confirmă această teză. Studiul din 17 ianuarie 2014 se bazează pe ideea că serviciile de marketing achiziționate de un administrator de aeroport cum ar fi CCI-aeroport și SMAC sunt susceptibile să consolideze imaginea de marcă a aeroportului și, prin urmare, să stimuleze creșterea sustenabilă a numărului de pasageri care utilizează aeroportul, în plus față de rutele aeriene vizate de contractul de servicii de marketing și de contractul de servicii aeroportuare pe durata de exploatare prevăzută de acest contract. În special, din studiu reiese, în opinia Ryanair, că serviciile de marketing sunt susceptibile să producă efecte pozitive durabile asupra frecventării aeroportului, după expirarea contractului de servicii de marketing.

(321) În primul rând, trebuie observat în această privință că niciun element din dosar nu sugerează că, la încheierea contractului de servicii de marketing vizat de procedura oficială de investigare, administratorul aeroportului a avut în vedere și, *a fortiori*, a cuantificat potențialele efecte pozitive ale contractelor de servicii de marketing, mergând dincolo de rutele aeriene care fac obiectul contractului, sau dintr-un punct de vedere temporal, după expirarea contractului. De altfel, Franța nu a propus nicio metodă care să permită estimarea valorii eventuale pe care un operator ipotetic în economia de piață, care administrează aeroportul din Angoulême în locul CCI-aeroport și SMAC, ar fi atribuit-o acestor efecte în momentul evaluării oportunității de a încheia acordurile din 2008. În consecință, aceste efecte, chiar dacă ar fi dovedite, nu au fost, în orice caz, luate în considerare de administratorii aeroportului în momentul semnării contractelor cu AMS și Ryanair.

(322) În plus, în ceea ce privește caracterul durabil al acestor efecte, acesta pare a fi, de asemenea, foarte puțin probabil, pe baza informațiilor disponibile. Nu este exclus ca promovarea localității Angoulême și a regiunii sale pe site-ul companiei Ryanair să fi încurajat persoanele care au consultat site-ul să cumpere bilete Ryanair către Angoulême, atunci când au accesat publicitatea sau la puțin timp după aceea. Cu toate acestea, este puțin probabil că amintirea acestei publicități observate în cursul vizitelor pe site-ul companiei Ryanair ar putea continua și influența achiziționarea de bilete de avion după câteva săptămâni. O campanie publicitară este susceptibilă de a avea un impact de lungă durată dacă operațiunile de promovare se realizează utilizând unul sau mai multe mijloace publicitare la care consumatorii sunt expuși frecvent pe parcursul unei perioade determinate. De exemplu, o campanie publicitară pe posturile de televiziune și de radio generale, pe site-urile foarte vizitate și/sau printr-un ansamblu de panouri publicitare amplasate în exterior sau în locuri publice va putea genera un astfel de impact de lungă durată în cazul în care consumatorii au acces la materiale în mod pasiv și repetat. În schimb, este puțin probabil ca o operațiune de promovare numai pe site-ul companiei Ryanair să aibă un efect semnificativ dincolo de durata campaniei promoționale. În plus, chiar și titularii unor mărci foarte cunoscute continuă să își promoveze mărcile prin campanii de marketing, ceea ce nu ar avea nicio justificare economică rațională dacă ar trebui să urmărim argumentația companiei Ryanair.

(323) Într-adevăr, este foarte probabil că, pentru majoritatea oamenilor, vizitarea site-ului Ryanair nu este suficient de frecventă pentru a imprima, în sine, o amintire durabilă a promovării unei regiuni realizată pe site. Această observație a fost susținută în mod semnificativ prin două elemente. În primul rând, în temeiul contractului de servicii de marketing, promovarea regiunii Angoulême pe pagina de întâmpinare a site-ului Ryanair se rezuma la 5 paragrafe de 150 de cuvinte în secțiunile „Top Five Things To Do” de pe pagina corespunzătoare destinației Angoulême-Cognac și la prezența unui simplu link pe pagina de întâmpinare a www.ryanair.com către un site desemnat de SMAC în cursul unor perioade limitate, chiar foarte scurte (24, 17 și 12 zile pe an în timpul primilor trei ani). Atât natura

([172]) Rata de încărcare sau factorul de sarcină se definește ca proporția de locuri ocupate din avioanele utilizate pentru a opera pe ruta în cauză.

acestor operațiuni de promovare (prezența unui simplu link, cu valoare promoțională limitată), cât și concizia acestora sunt susceptibile să fi redus semnificativ efectul acestor operațiuni în timp după încheierea lor, cu atât mai mult cu cât operațiunile se limitau numai la site-ul companiei Ryanair și nu erau transferate pe alte suporturi. Pe de altă parte, celelalte operațiuni de marketing prevăzute în contractul încheiat cu AMS se refereau doar la pagina de internet privind destinația Angoulême. Este foarte probabil că majoritatea oamenilor nu vizitează această pagină în mod frecvent și nu fac acest lucru decât dacă sunt deja potențial interesați de această destinație.

(324) Astfel, dacă serviciile de marketing au putut încuraja utilizarea rutelor aeriene care fac obiectul contractului de servicii de marketing pe parcursul perioadei de punere în aplicare a acestora, este foarte probabil ca un astfel de efect să fi fost zero sau neglijabil după această perioadă sau pe alte rute.

(325) De asemenea, din studiile efectuate de Ryanair din 17 și 31 ianuarie 2014 reiese că beneficiile obținute din contractele de servicii de marketing care sunt în plus față de rutele aeriene care fac obiectul acestor contracte și de durata de exploatare a rutelor respective, astfel cum este prevăzută în contractul de servicii de marketing și în contractul de servicii aeroportuare, sunt foarte incerte și nu pot fi cuantificate cu un grad de fiabilitate care ar fi considerat suficient de către un operator prudent în economia de piață.

(326) De exemplu, conform studiului din 17 ianuarie 2014, „[…] viitoare profituri suplimentare obținute după expirarea contractului de servicii aeroportuare sunt, prin natura lor, incerte". În plus, studiul propune două metode pentru evaluarea *ex ante* a efectelor pozitive ale contractelor de servicii de marketing, și anume o abordare bazată pe fluxurile de numerar („cash flow") și o abordare bazată pe capitalizare.

(327) Abordarea bazată pe fluxurile de numerar constă în evaluarea beneficiilor aferente contractelor de servicii de marketing și contractelor de servicii aeroportuare, sub forma unor venituri viitoare generate pentru administratorul aeroportului de serviciile de marketing și de contractul de servicii aeroportuare, după deducerea costurilor aferente acestora. Abordarea bazată pe capitalizare constă în luarea în considerare a îmbunătățirii imaginii de marcă a aeroportului ca urmare a serviciilor de marketing ca un activ necorporal, achiziționat la prețul prevăzut în contractul de servicii de marketing.

(328) Studiul subliniază, cu toate acestea, amploarea dificultăților prezentate de abordarea bazată pe capitalizare, demonstrând lipsa de fiabilitate a rezultatelor pe care le poate produce o astfel de metodă și preferând abordarea bazată pe fluxurile de numerar. Studiul arată, în special, că: „Abordarea «capitalizare» nu ar trebui să ia în considerare decât proporția cheltuielilor de marketing imputabilă bazei activelor necorporale ale unui aeroport. Cu toate acestea, ar putea fi dificil să se determine proporția cheltuielilor de marketing menite să genereze venituri viitoare pentru aeroport (și anume o investiție în baza activelor necorporale ale aeroportului), spre deosebire de cele care generează venituri actuale pentru aeroport". De asemenea, studiul subliniază că, „pentru a pune în aplicare abordarea «capitalizare», este necesar să se estimeze perioada medie în care un aeroport este în măsură să păstreze un client ca urmare a campaniei de marketing a AMS. În practică, ar fi foarte dificil să se estimeze durata medie a menținerii unui client ca urmare a unei campanii a AMS, din lipsa unor date suficiente".

(329) În ceea ce privește studiul din 31 ianuarie 2014, acesta a propus o aplicare practică a abordării bazate pe fluxurile de numerar. În cadrul acestei abordări, beneficiile din contractele de servicii de marketing și din contractele de servicii aeroportuare obținute după expirarea contractului de servicii de marketing iau forma unei „valori terminale" calculate la data expirării contractului. Valoarea terminală este calculată pe baza profiturilor suplimentare așteptate ca urmare a contractelor de servicii aeroportuare și de servicii de marketing în ultimul an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare. Profiturile sunt prelungite în cursul perioadei următoare, cu o durată egală cu durata contractului de servicii aeroportuare, fiind ajustate în funcție de rata de creștere a pieței transportului aerian din Europa și de un factor de probabilitate de natură să reflecte capacitatea contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing de a contribui la profitul aeroportului după expirarea lor. Capacitatea de a produce beneficii durabile rezultă, conform studiului din 31 ianuarie 2014, dintr-o serie de factori „printre care se numără o mai mare notorietate și o marcă mai puternică, precum și externalități de rețea și pasageri recurenți", fără alte precizări în acest sens. În plus, această metodă ia în considerare o rată de actualizare care reflectă costul de capital.

(330) În ceea ce privește factorul de probabilitate, studiul propune o rată de 30 % pe care o consideră prudentă. Cu toate acestea, studiul, cu un puternic caracter teoretic, nu oferă nicio justificare temeinică cu privire la acest punct, fie de natură cantitativă sau calitativă. Acesta nu este susținut de niciun element factual corespunzător activității companiei Ryanair sau pieței transportului aerian sau serviciilor aeroportuare pentru a sprijini rata de 30 %. Studiul nu stabilește nicio legătură între această rată și factorii menționați foarte pe scurt (notorietate, marcă puternică, externalități de rețea și pasageri recurenți) care ar permite prelungirea beneficiilor din contractele de servicii aeroportuare și de servicii de marketing obținute după expirarea lor. În cele din urmă, acesta nu se bazează deloc pe conținutul specific al serviciilor de marketing prevăzute în cadrul diferitelor contracte cu AMS pentru a analiza măsura în care aceste servicii ar putea influența factorii menționați mai sus.

(331) În plus, studiul nu demonstrează prin nimic faptul că, la expirarea unui contract de servicii aeroportuare și a unui contract de servicii de marketing, profiturile pe care acestea le-au generat pentru administratorul aeroportului în ultimul an de aplicare pot fi extinse în viitor cu un oarecare grad de probabilitate. Studiul nu justifică relevanța ratei de creștere a pieței transportului aerian în Europa pentru evaluarea efectelor unui contract de servicii aeroportuare și a unui contract de servicii de marketing pentru un anumit aeroport.

(332) Prin urmare, este foarte puțin probabil ca o „valoare terminală", calculată în conformitate cu metoda propusă de Ryanair, să fie luată în considerare de către un operator prudent în economia de piață care ar evalua interesul de a încheia un contract.

(333) Prin urmare, studiul din 31 ianuarie 2014 arată că metoda fluxului de numerar („cash flow") nu ar putea oferi decât rezultate foarte nesigure și foarte puțin fiabile, la fel precum metoda „capitalizare".

(334) În plus, nici Franța, nici vreo altă parte terță interesată nu a furnizat vreun element care să poată demonstra că metoda propusă de Ryanair în studiul respectiv, sau orice altă metodă menită să țină seama de beneficiile cuantificate care s-ar obține după data expirării contractelor de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing, ar fi practicată efectiv de către administratorii unor aeroporturi regionale comparabile cu cel din Angoulême. De altfel, Franța nu a formulat nicio observație cu privire la studiile din 17 și din 31 ianuarie 2014 și, prin urmare, nu a fost de acord cu concluziile din prezenta procedură.

(335) De asemenea, astfel cum s-a menționat mai sus, serviciile de marketing vizate de procedura oficială de investigare sunt destinate în mod evident persoanelor care ar putea utiliza ruta specificată în contractul de servicii de marketing. Dacă ruta nu este reînnoită la expirarea contractului de servicii aeroportuare, este extrem de improbabil ca serviciile de marketing să poată continua să aibă un impact pozitiv asupra frecventării aeroportului după expirarea contractului. Cu toate acestea, probabilitatea ca o companie aeriană să dorească să continue operarea unei rute dincolo de perioada pentru care s-a angajat să opereze ruta respectivă în contractul de servicii aeroportuare este foarte dificil de evaluat de către un administrator de aeroport. Companiile aeriene low-cost, în special, au arătat că gestionează deschiderile și închiderile unor rute într-un mod foarte dinamic. În momentul încheierii unei tranzacții precum cea examinată în cadrul actualei proceduri oficiale de investigare, un operator prudent în economia de piață nu ar putea, prin urmare, să se bazeze pe voința companiei aeriene de a prelungi exploatarea rutei în cauză după expirarea contractului.

(336) În plus și cu titlu suplimentar, trebuie să se arate că o valoare terminală calculată în conformitate cu metoda propusă de Ryanair în studiul din 31 ianuarie 2014 este pozitivă (și, prin urmare, are un efect pozitiv asupra rentabilității preconizate a contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing) numai în cazul în care profitul suplimentar așteptat de la contractele respective în cursul ultimului an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare este pozitiv. Într-adevăr, metoda s-a bazat pe profitul suplimentar preconizat pentru ultimul an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare și proiectat în viitor prin aplicarea a doi factori. Primul factor reprezintă creșterea globală a pieței europene a transportului aerian și reflectă creșterea preconizată a traficului. Al doilea este un factor de 30 %, reprezentând în mod schematic probabilitatea ca executarea contractelor expirate să favorizeze încheierea unor contracte similare în viitor, care să poată da naștere unor fluxuri financiare similare. Astfel, în cazul în care profitul suplimentar viitor preconizat pentru ultimul an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare este negativ, valoarea terminală va fi, de asemenea, negativă, reflectând faptul că încheierea unor contracte similare cu cele expirate recent poate, ca și acestea, să prejudicieze în fiecare an profitabilitatea aeroportului.

(337) Studiul din 31 ianuarie 2014 se referă foarte pe scurt la acest caz, limitându-se la a arăta, într-o notă de subsol, fără comentarii sau justificări, că: „[…] nicio valoare terminală nu poate fi calculată dacă profiturile suplimentare nete ale plăților AMS sunt negative în ultimul an al perioadei în cauză" ([173]). Cu toate acestea, astfel cum se va arăta în continuare, toate contractele din cazul de față conduc la fluxuri incrementale estimative care în fiecare an sunt negative, și nu doar la nivel global, în valoare actualizată netă. Astfel, pentru contractele în cauză, o „valoare terminală", calculată în conformitate cu metoda propusă de Ryanair, ar fi zero sau chiar negativă. Luarea în calcul a unei astfel de valori terminale nu ar pune în discuție, prin urmare, constatarea că diferitele contracte implică un avantaj economic.

(338) În concluzie, din considerațiile de mai sus rezultă că singurul beneficiu concret pe care un operator prudent în economia de piață l-ar aștepta de la un contract de servicii de marketing și l-ar lua în considerare în mod cuantificat, evaluând interesul de a încheia un astfel de contract asociat cu un contract de servicii aeroportuare, ar fi un posibil impact pozitiv al serviciilor de marketing asupra numărului de pasageri pe rutele care fac obiectul contractelor în cauză, pe durata exploatării rutelor respective, astfel cum se prevede în contracte. Comisia consideră că celelalte eventuale beneficii ar fi prea nesigure pentru a fi luate în considerare în mod cuantificat și, într-adevăr, astfel de beneficii teoretice nu au fost avute în vedere de către administratorii aeroportului din Angoulême în momentul încheierii acordurilor în cauză.

([173]) Studiu din 31 ianuarie 2014, nota de subsol 17, traducere liberă a textului din limba engleză: „[…] nicio valoare terminală nu poate fi calculată dacă profiturile suplimentare nete ale plăților AMS sunt negative în cursul ultimului an al perioadei în cauză".

9.1.3.3. Caracterul comparabil al aeroportului din Angoulême cu alte aeroporturi europene

(339) Conform noilor orientări, pentru aplicarea principiului operatorului în economia de piață, existența unui ajutor acordat unei companii aeriene care folosește un aeroport poate fi exclusă, în principiu, atunci când prețul cerut pentru serviciile aeroportuare corespunde „prețului pieței, sau în cazul în care se poate demonstra, prin intermediul unei analize *ex ante*, adică pe baza informațiilor disponibile în momentul acordării măsurii și a evoluțiilor previzibile la acel moment, că acordul dintre aeroport și compania aeriană va antrena, pentru aeroport, o contribuție marginală pozitivă la venituri" ([174]).

(340) Mai mult, în conformitate cu noile orientări, „atunci când va realiza evaluarea unor acorduri între aeroporturi și companiile aeriene, Comisia va lua, de asemenea, în considerare măsura în care acordurile respective pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroporturilor, menite să restabilească rentabilitatea, cel puțin pe termen lung" ([175]). Cu toate acestea, în cazul primei abordări (comparație cu un „preț de piață"), Comisia are îndoieli cu privire la faptul că, în prezent, este posibil să se definească un nivel de referință adecvat pentru stabilirea unui preț de piață real pentru serviciile furnizate de aeroporturi și consideră că o analiză *ex ante* a rentabilității suplimentare constituie criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate de aeroporturi cu anumite companii aeriene individuale ([176]).

(341) Ar trebui remarcat în această privință că, în general, aplicarea principiului operatorului în economia de piață prin trimitere la un preț mediu observat pe alte piețe similare se poate dovedi concludentă atunci când un astfel de preț poate fi identificat în mod rezonabil sau dedus din alți indicatori de piață. Cu toate acestea, metoda nu poate avea aceeași relevanță în cazul serviciilor aeroportuare. Într-adevăr, structura costurilor și a veniturilor tinde să varieze foarte mult de la un aeroport la altul. În fapt, costurile și veniturile depind de stadiul de dezvoltare al aeroportului, de numărul companiilor aeriene care îl deservesc, de capacitatea în ceea ce privește traficul de călători, de starea infrastructurii și de investițiile legate de aceasta, de cadrul de reglementare, care poate varia de la un stat membru la altul, precum și de deficitele înregistrate și de obligațiile contractate de aeroport în trecut ([177]).

(342) În plus, liberalizarea pieței transportului aerian face mai complexă orice analiză strict comparativă. Astfel cum ilustrează cazul de față, relațiile comerciale dintre aeroporturi și companiile aeriene nu se bazează pe o listă de prețuri publice aferente serviciilor individuale. În fapt, aceste relații comerciale sunt foarte diverse. Ele includ o partajare a riscurilor în ceea ce privește frecventarea și a responsabilităților comerciale și financiare corelative, o generalizare a mecanismelor de stimulare, precum și variații între distribuirea riscurilor pe durata contractelor. În consecință, operațiunile nu sunt comparabile între ele pe baza unui preț per rotație sau per pasager.

(343) Ryanair consideră că aplicarea principiului investitorului avizat în economia de piață poate fi realizată luând drept punct de referință anumite aeroporturi europene. În acest sens, aceasta consideră că unele aeroporturi europene sunt substituibile aeroportului din Angoulême datorită asemănărilor dintre ele ([178]). Studiul furnizat Comisiei în acest sens prezintă comparativ taxele plătite de Ryanair aeroportului din Angoulême cu taxele pe care compania aeriană le achită unor aeroporturi considerate a fi comparabile. Ryanair susține că taxele aplicate de celelalte aeroporturi sunt mai mici decât cele practicate de aeroportul din Angoulême.

(344) Cu toate acestea, Comisia consideră că metoda adoptată pentru studiul sus-menționat este lipsită de relevanță în măsura în care aceasta se limitează la serviciile și la plățile efectuate conform contractului de servicii aeroportuare, fără a ține seama de contractul de servicii de marketing. Cu toate acestea, astfel cum s-a arătat anterior, Comisia consideră că testul operatorului în economia de piață trebuie aplicat după o analiză comună a celor două acte contractuale legate între ele. În consecință, concluziile analizei comparative furnizate de Ryanair nu pot fi acceptate.

(345) Prin urmare, taxele plătite de Ryanair pentru servicii aeroportuare în alte aeroporturi nu pot servi drept referință pentru aplicarea principiului operatorului în economia de piață.

([174]) A se vedea punctul 53 din noile orientări.
([175]) A se vedea punctul 66 din noile orientări.
([176]) A se vedea punctele 59 și 61 din noile orientări.
([177]) A se vedea decizia Comisiei, menționată anterior în nota de subsol 69 și în considerentele 88 și 89.
([178]) Ryanair își întemeiază analiza pe un studiu realizat de firma de consultanță Oxera, din data de 25 iunie 2012.

(346) De asemenea, Comisia remarcă faptul că prețul plătit efectiv de către Ryanair pentru utilizarea serviciilor aeroportuare ale aeroportului din Angoulême a fost negativ în cursul anilor 2008 și 2009. Desigur, un preț negativ acordat de un administrator de aeroport unei companii aeriene ca urmare a unui nivel al taxelor de aeroport care nu acoperă costurile serviciilor asociate poate fi în concordanță cu un calcul rațional al unui operator în economia de piață. Totuși, pot fi obținute venituri din activități aeronautice sau nonaeronautice cu condiția ca prețul negativ să fie compensat, pe o perioadă determinată, de o creștere anticipată a veniturilor generate de exploatarea unei rute aeriene. Ori, în cazul de față, veniturile obținute din activități nonaeronautice nu ar fi putut fi suficiente și nu erau susceptibile să fie dezvoltate în proporții necesare și suficiente în perioada de cinci ani a contractului de servicii aeroportuare.

(347) În cele din urmă, aeroporturile pentru care un preț negativ ar putea fi justificat sunt puține și nu fac parte din eșantionul selectat. În această privință, Comisia consideră că aeroporturile care alcătuiesc eșantionul au caracteristici prea eterogene pentru a oferi o bază satisfăcătoare de analiză ([179]).

(348) În plus, Ryanair nu a demonstrat modul în care aeroporturile menționate în studiu sunt suficient de comparabile în ceea ce privește volumul traficului, tipul de trafic, tipul și nivelul serviciilor aeroportuare, prezența unui mare oraș în apropierea aeroportului, numărul de locuitori din zona pe care o deservesc, prosperitatea zonei înconjurătoare și existența altor zone geografice susceptibile să atragă pasagerii ([180]). De altfel, nici Franța, nici vreo altă parte terță interesată nu a invocat existența unor aeroporturi care ar fi suficient de comparabile cu aeroportul din Angoulême, având în vedere diferitele criterii.

(349) În aceste circumstanțe, Comisia consideră că, în contextul de față și având în vedere toate elementele aflate la dispoziția sa, nu este necesar să se îndepărteze de abordarea susținută în noile orientări privind sectorul aviației pentru aplicarea principiului operatorului în economia de piață în relațiile dintre aeroporturi și companiile aeriene, și anume analiza *ex ante* a rentabilității suplimentare (sau incrementale). Această abordare este justificată de faptul că administratorul unui aeroport are un interes obiectiv să încheie o tranzacție cu o companie aeriană atunci când se poate aștepta în mod rezonabil ca această operațiune să îi îmbunătățească profiturile (sau să îi reducă pierderile) în raport cu o situație contrafactuală în care tranzacția nu s-ar fi încheiat, iar aceasta independent de orice comparație.

9.1.3.4. Concluzie privind aplicarea principiului operatorului în economia de piață

(350) Din toate cele de mai sus rezultă că, pentru aplicarea principiului operatorului în economia de piață la acordurile din 2008, Comisia trebuie să analizeze împreună contractul de servicii de marketing și contractul de servicii aeroportuare încheiat simultan și trebuie să stabilească dacă un operator ipotetic în economia de piață, ghidat de perspective de rentabilitate și gestionând aeroportul din Angoulême în locul CCI-aeroport și al SMAC, ar fi încheiat astfel de contracte. În acest scop, este necesar să se stabilească rentabilitatea incrementală a acordurilor din 2008 pe toată perioada de aplicare a acestora, astfel cum ar fi fost evaluată de operatorul în economia de piață în momentul încheierii contractelor, estimând:

— traficul incremental viitor preconizat, ca urmare a punerii în aplicare a acordurilor din 2008, ținând cont de efectele serviciilor de marketing asupra gradului de încărcare a rutelor care fac obiectul contractelor;

— veniturile incrementale viitoare preconizate, ca urmare a punerii în aplicare a acordurilor din 2008, inclusiv veniturile provenite din taxele aeronautice și din serviciile de handling la sol generate de rutele acoperite de acorduri, precum și veniturile obținute din activități nonaeronautice, provenind din traficul suplimentar generat de punerea în aplicare a acordurilor;

— costurile incrementale viitoare preconizate, ca urmare a punerii în aplicare a acordurilor din 2008, inclusiv costurile de exploatare și eventualele costuri incrementale de investiții generate de rutele care fac obiectul contractelor, precum și costurile legate de serviciile de marketing.

(351) Din aceste calcule trebuie să rezulte fluxurile anuale viitoare corespunzătoare diferenței dintre veniturile și costurile incrementale, care trebuie actualizate, atunci când este necesar, cu o rată care reflectă costul capitalului pentru administratorul aeroportului. O valoare actualizată netă pozitivă indică, în principiu, faptul că respectivele contracte nu conferă niciun avantaj economic, în timp ce o valoare actualizată netă negativă indică prezența unui astfel de avantaj.

([179]) Unul dintre criteriile de comparație alese se bazează pe clasificarea în categoria aeroporturilor cu un volum de trafic mai mic de un milion de pasageri pe an. Întrucât taxele de aeroport practicate de aeroportul din Angoulême sunt comparate cu cele practicate de aeroporturi al căror volum anual de trafic este de câteva sute de mii de pasageri pe an, analiza comparativă care rezultă de aici nu se efectuează pe o bază suficient de precisă pentru a fi acceptabilă.

([180]) A se vedea noile orientări, punctul 60.

(352) Trebuie remarcat faptul că, în cadrul unei astfel de evaluări, argumentele companiei Ryanair legate de faptul că prețul serviciilor de marketing achiziționate de SMAC este echivalent sau mai mic decât ceea ce poate fi considerat un „preț de piață" pentru astfel de servicii sunt lipsite de relevanță. Într-adevăr, un operator în economia de piață care este ghidat de perspective de rentabilitate nu ar achiziționa astfel de servicii, chiar la un preț mai mic sau egal cu „prețul de piață", dacă ar prevedea că, în pofida impactului pozitiv al serviciilor respective asupra frecventării rutelor aeriene în cauză, costurile incrementale generate de contracte ar depăși veniturile incrementale în valoare actualizată. Într-adevăr, într-un astfel de caz, „prețul de piață" ar depăși disponibilitatea sa de a plăti și acesta ar fi nevoit, în mod logic, să renunțe la serviciile în cauză.

(353) Din aceleași motive, faptul că prețurile prevăzute în contractul de servicii aeroportuare pot fi mai mari sau echivalente cu prețurile practicate de administratorii unor aeroporturi care nu sunt nici măcar comparabile nu ar fi relevant în contextul prezentei analize, întrucât nu se poate aștepta ca acestea să genereze venituri incrementale suficiente pentru a acoperi costurile incrementale.

9.1.3.5. Aplicarea principiului operatorului în economia de piață

(354) În scopul evaluării acordurilor din 2008 și având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie amintit că atât existența, cât și importanța unor elemente de ajutor în contractele în cauză trebuie să fie evaluate ținând cont de situația existentă la momentul încheierii acestora ([181]) și, mai precis, ținând cont de informațiile disponibile și de evoluțiile previzibile în perioada vizată.

(355) Informațiile furnizate de autoritățile franceze subliniază că SMAC a solicitat realizarea unui studiu prospectiv prezentat la 14 iunie 2006 ([182]). Studiul se concentrează asupra perspectivelor aeroportului din Angoulême după data de 1 ianuarie 2007. Fără a stabili detaliile, documentul evidențiază agregatele majore asociate cu deschiderea unei rute operate de Ryanair între Angoulême și Londra. Pentru un trafic potențial estimat la 100 000 de pasageri pe an, rezultatul studiului este după cum urmează:

	Anul 1	Anul 2	Anul 3
Sold negativ în contul de exploatare	56 000	56 000	56 000
Ajutor de comercializare	560 000	560 000	560 000
Cheltuieli anuale suportate de SMAC	616 000	616 000	616 000

(356) Documentul citat nu corespunde unui plan de afaceri în temeiul căruia Comisia poate să realizeze o evaluare a conformității cu criteriul operatorului în economia de piață. Într-adevăr, datele care au servit drept referință pentru elaborarea acestor previziuni nu sunt precizate, iar ipotezele formulate nu sunt suficient de detaliate. În plus, această estimare se face pe o perioadă de trei ani, deși, înainte de încheierea acestora, era stabilit că acordurile din 2008 trebuiau să fie executate pe o perioadă de cinci ani. În cele din urmă, studiul a fost realizat cu mult înainte de acordurile din 2008. Acesta nu avea rolul de a stabili dacă executarea acordurilor cu Ryanair/AMS, astfel cum ar fi putut fi avute în vedere înainte de încheierea lor, ar fi suficient de profitabilă pentru administratorul aeroportului.

(357) În orice caz, Comisia constată că estimările tind să indice faptul că SMAC, în calitate de administrator al aeroportului din Angoulême, nu a acționat în conformitate cu comportamentul unui operator avizat într-o economie de piață. Într-adevăr, din studiul cu caracter estimativ din 2006 reiese faptul că era imposibil ca SMAC să nu fi știut deja, la acea dată, că deschiderea unei rute între Angoulême și Londra operată de o companie aeriană low-cost s-ar traduce prin pierderi operaționale semnificative și, în consecință, prin nevoi financiare ridicate.

(358) Prin urmare, în pofida informațiilor de care SMAC dispunea la momentul încheierii acordurilor din 2008, acesta a considerat că nu este necesar să se realizeze un plan de afaceri sau orice altă analiză economică prealabilă echivalentă cu privire la contractele care urmează să fie încheiate cu Ryanair și cu AMS, de natură să sprijine, din punct de vedere economic, decizia sa de a lua aceste angajamente.

([181]) A se vedea, de exemplu, hotărârea Tribunalului din 19 octombrie 2005, Freistaat Thüringen/Comisia, T318/00, Rec., p. II-4179, punctul 125.

([182]) Prezentul studiu a fost realizat de Alliance ELSA.

(359) Potrivit Ryanair, lipsa unui plan de afaceri în momentul încheierii unor contracte, cum ar fi cele care fac obiectul procedurii oficiale de investigare, nu ar putea fi utilizată ca dovadă a nerespectării principiului operatorului în economia de piață.

(360) În această privință, absența unui plan de afaceri sau, în general, a oricărei analize cantitative de rentabilitate efectuată înainte de încheierea unui contract constituie un indiciu serios cu privire la faptul că principiul operatorului în economia de piață nu a fost respectat. Acest lucru este valabil cu atât mai mult cu cât administratorul aeroportului din Angoulême dispunea, înainte de încheierea acordurilor din 2008, de informații de natură să repună în discuție rentabilitatea sa economică în cazul încheierii unui acord pentru dezvoltarea unei rute low-cost către Londra.

(361) În acest context, Comisia consideră util să evidențieze faptul că Franța nu a furnizat niciun element care să demonstreze că administratorul aeroportului a efectuat o analiză a riscului asumat în ceea ce privește beneficiile care se pot obține din acordurile din 2008 la momentul încheierii acestora. Dimpotrivă, Franța susține că decizia SMAC se baza pe voința de a permanentiza aeroportul din Angoulême și a fost ghidată de un obiectiv de dezvoltare regională. Această afirmație constituie însă un indiciu suplimentar care poate sugera că încheierea acordurilor din 2008 cu Ryanair și AMS nu a fost determinată, în principal, de perspective de rentabilitate.

(362) Comisia consideră că această concluzie este confirmată de evaluarea a ceea ce ar fi fost analiza de rentabilitate efectuată de un operator avizat în economia de piață în ceea ce privește acordurile din 2008.

(363) În acest scop, Comisia a efectuat propria sa analiză, bazându-se exclusiv pe costurile și veniturile incrementale ale acordurilor încheiate în 2008, astfel cum le-ar fi evaluat *a priori* un operator în economia de piață, în conformitate cu noile orientări. Ipotezele reținute și rezultatele analizei sunt prezentate mai jos.

(364) Comisia consideră că este util să se reamintească, în contextul acestei analize, că, în urma adoptării noilor orientări, atât Franța, cât și părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile cu privire la aplicarea la cazul de față a dispozițiilor noilor orientări (a se vedea considerentele 8 și 9). În cazul de față, nici Franța, nici părțile interesate nu au contestat în mod substanțial abordarea Comisiei conform căreia, în cazul în care este imposibil să se definească un element de comparație adecvat pentru stabilirea unui preț de piață real pentru serviciile furnizate de aeroporturi companiilor aeriene, criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate între cele două părți este o analiză a rentabilității lor suplimentare *ex ante*.

(a) Interval de timp

(365) În cadrul evaluării interesului de a încheia un contract de servicii aeroportuare și/sau un contract de servicii de marketing, un operator în economia de piață ar fi ales ca perioadă de evaluare fie durata acordurilor în cauză, fie perioada prevăzută în fiecare contract individual. Cu alte cuvinte, acesta ar fi evaluat costurile și veniturile incrementale pe perioada de aplicare a contractelor.

(366) Nu pare justificat să se rețină o perioadă mai lungă. Într-adevăr, la data încheierii acordurilor, un operator avizat în economia de piață nu ar fi luat în considerare o reînnoire a acordurilor după punerea lor în aplicare, în aceleași condiții sau în condiții diferite. Acest lucru este valabil mai ales dat fiind faptul că un administrator care acționează de regulă cu prudență va fi fost conștient de faptul că, a fost și este cunoscut modul foarte dinamic în care companiile aeriene low-cost precum Ryanair își dezvoltă activitățile, fie prin deschideri și închideri ale unor rute, fie prin creșteri și reduceri ale unor frecvențe, în vederea adaptării la evoluțiile pieței.

(367) Ar trebui remarcat, de asemenea, că, în cadrul aplicării principiului operatorului în economia de piață, faptul că Ryanair nu a operat anumite rute pe parcursul întregii perioade prevăzute în acordurile din 2008 nu a fost luat în considerare, întrucât acest element nu era nici cunoscut, nici previzibil la momentul încheierii acordurilor.

(368) În cele ce urmează, Comisia va examina ipotezele utilizate pentru a analiza acordurile din 2008 încheiate cu Ryanair/AMS în materie de trafic, venituri și costuri incrementale, înainte de a prezenta succesiv bilanțul analizei acordurilor respective.

(b) Traficul incremental și numărul de rotații estimate

(369) Analiza efectuată de Comisie se întemeiază pe traficul incremental (altfel spus, numărul de pasageri suplimentari) pe care un operator în economia de piață care ar administra aeroportul din Angoulême în locul SMAC l-ar fi putut estima în momentul încheierii acordurilor din 2008. Cu alte cuvinte, scopul este de a estima numărul de pasageri care, potrivit așteptărilor din 2008 ale administratorului aeroportului din Angoulême, ar fi utilizat ruta Angoulême-Londra operată de Ryanair, pe durata contractului.

(370) Traficul incremental estimat a fost determinat în funcție de frecvențele prevăzute pentru ruta Angoulême-Londra în contractele de servicii aeroportuare și de servicii de marketing și de numărul de rotații anuale care rezultă astfel.

(371) În plus, Comisia a luat în considerare capacitatea aeronavelor utilizate de Ryanair, și anume aeronave Boeing 737-800 cu 189 de locuri.

(372) Astfel, Comisia emite ipoteza unei rate de încărcare de 85 % pe zbor. Aceasta este o ipoteză favorabilă pentru Ryanair, întrucât o rată de 85 % reprezintă o valoare ridicată. De altfel, rata este ușor peste media pentru zborurile operate de Ryanair în rețeaua sa ([183]) și mai mare sau egală cu rata de încărcare propusă de Franța pentru diferitele contracte în vederea reconstrucției unor analize de rentabilitate. Cu toate acestea, Comisia consideră că această rată de încărcare ridicată poate fi acceptată, chiar dacă aceasta reprezintă o ipoteză favorabilă, pentru a reflecta un posibil efect benefic al serviciilor de marketing asupra frecventării rutelor aeriene care fac obiectul diferitelor contracte și în absența altor elemente care cuantifică impactul previzibil al serviciilor respective asupra ratei de încărcare.

În cazul în care perioada de aplicare a unui contract nu a coincis cu anii calendaristici complești, Comisia a ținut cont de acest lucru calculând, pentru fiecare an de aplicare a contractului, traficul estimat proporțional cu numărul de zile ale anului în care contractul urma să se aplice.

(c) Veniturile incrementale

(373) În ceea ce privește acordurile din 2008 care fac obiectul analizei sale, Comisia a încercat să determine veniturile incrementale, și anume veniturile generate de tranzacție, astfel cum le-ar fi estimat un operator în economia de piață.

(374) În aplicarea principiului „tarifării unice", Comisia consideră, în această privință, că trebuie să se țină seama de veniturile provenite din activități aeronautice și nonaeronautice.

(375) În cazul veniturilor provenite din activități aeronautice, acestea constau din diferite taxe datorate de către compania aeriană administratorului aeroportului, și anume:

— „taxa de aterizare", și anume o sumă per rotație;

— „taxa de aeroport", și anume o sumă per pasager; și

— taxa plătită pentru serviciile de handling la sol, care ia forma unei sume per rotație, stabilită în contractul de servicii aeroportuare.

(376) Acordurile din 2008 stabileau direct cuantumul taxei de aeroport și al taxei de aterizare. În conformitate cu articolul 7.1 din contractul de servicii aeroportuare, nivelul taxei de aeroport a fost calculat pe baza tarifelor adoptate de aeroportul din Angoulême. Cu toate acestea, articolul 7.3 din contractul de servicii aeroportuare prevede reduceri promoționale aplicabile în cursul primilor trei ani. Reducerile sunt de 57,25 % în primul an, echivalentul a 1,18 EUR, de 48 % în al doilea an, echivalentul a 1,44 EUR și de 24 % în al treilea an, echivalentul a 2,10 EUR. De asemenea, articolul 7.2 din același contract stabilea taxele de aterizare la 252,29 EUR per aterizare. Prin urmare, sumele prevăzute în contract au fost incluse în analiză.

(377) În plus, articolul 7.4 din contractul de servicii aeroportuare preciza că taxa pentru serviciile de handling la sol se ridica la 195 EUR în primul an. Acesta prevedea, de asemenea, că taxa era majorată la 245 EUR începând cu al doilea an. Prin urmare, aceasta este suma utilizată de Comisie în analiza sa.

(378) Pentru a calcula veniturile obținute din cele trei taxe aeronautice menționate mai sus la care un operator în economia de piață s-ar fi așteptat în temeiul contractului, Comisia a utilizat estimările privind numărul de rotații (pentru taxa de aterizare și taxa de handling la sol) și traficul suplimentar (pentru taxa de aeroport), stabilite prin contract și le-a înmulțit cu valorile unitare ale taxelor, determinate astfel cum s-a menționat anterior.

(379) În ceea ce privește veniturile obținute din activități nonaeronautice, în principiu acestea sunt proporționale, în mare, cu numărul de pasageri. Într-adevăr, activitățile legate de parcare, restaurante și alte magazine situate în aeroport se bazează pe numărul de pasageri. Acest lucru este valabil pentru veniturile colectate de administratorul aeroportului în legătură cu aceste activități. Cu toate acestea, cazul de față, o parte semnificativă a veniturilor obținute din activități nonaeronautice rezultă din cheltuieli efectuate de salariații operatorului și ai altor societăți, atunci când traficul de pasageri la aeroportul din Angoulême nu este semnificativ.

([183]) A se vedea http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(380) În ceea ce privește cuantumul veniturilor incrementale obținute din activități nonaeronautice, Comisia consideră că este probabil ca un operator rezonabil în economia de piață să îl fi calculat, la momentul încheierii contractelor, pe baza veniturilor totale obținute din activitățile nonaeronautice ale aeroportului, imediat înainte de încheierea contractului în cauză. În cazul de față, veniturile obținute din activități nonaeronautice sunt generate, în mare măsură, de cheltuielile efectuate de salariații operatorului și ai societăților din cadrul aeroportului atunci când traficul de pasageri nu este semnificativ. În cele din urmă, conform informațiilor furnizate de Franța, cuantumul incremental al veniturilor provenite din activități nonaeronautice ar putea fi evaluat la […] EUR pe an. Comisia consideră că această estimare este rezonabilă.

(d) Costuri incrementale

(381) Costurile incrementale la care s-ar putea aștepta *a priori*, în cazul fiecărei tranzacții (cuprinzând, după caz, un contract de servicii aeroportuare și un contract de servicii de marketing), un operator în economia de piață care ar administra aeroportul în locul administratorilor aeroportului din Angoulême se împart în trei categorii:

— costurile de achiziție a serviciilor de marketing;

— costurile incrementale de investiții, generate de investițiile realizate prin intermediul tranzacției;

— costurile incrementale de exploatare, și anume costurile de exploatare (personal, diverse achiziții) susceptibile să fie generate de executarea tranzacției.

(382) În ceea ce privește costurile contractelor de marketing, Comisia a luat în considerare sumele prevăzute în contractul de servicii de marketing. Contractul de servicii de marketing încheiat cu Ryanair prevedea, la articolul 3.1, servicii de marketing în valoare de 400 000 EUR în primul an, de 300 000 EUR în al doilea an și de 225 000 EUR în al treilea an. Prin urmare, aceste sume au fost reținute de Comisie ca reprezentând costul serviciilor de marketing.

(383) La fel precum în cazul previziunilor de trafic, plățile preconizate pentru serviciile de marketing nu reprezintă neapărat sumele plătite efectiv, întrucât anumite evenimente produse după încheierea contractelor au putut conduce la diferențe mari față de suma prevăzută inițial. Acest lucru se întâmplă, în special, în cazul în care contractul a fost reziliat înainte de termen. Cu toate acestea, astfel de evenimente nu trebuie să fie luate în considerare în cadrul aplicării principiului operatorului în economia de piață, întrucât acestea sunt ulterioare încheierii contractelor. Pentru a estima rentabilitatea acordurilor din 2008, orice operator în economia de piață s-ar fi referit la sumele prevăzute la semnarea contractului.

(384) În ceea ce privește costurile incrementale de investiții, niciunul dintre acestea nu a fost reținut deoarece nu există niciun element în dosar care să indice că un operator în economia de piață s-ar fi așteptat să trebuiască să efectueze anumite investiții, în principal ca urmare a contractelor care fac obiectul procedurii oficiale de investigare.

(385) În vederea estimării costurilor incrementale de exploatare previzibile la momentul încheierii acordurilor din 2008, Comisia trebuie să se bazeze pe analiza administratorului aeroportului, nefiind în măsură să estimeze ea însăși modul în care un anumit contract poate afecta diferitele elemente de costuri ale aeroportului.

(386) Comisia ia act de faptul că o estimare a fost efectuată de către CCI-aeroport și de SMAC înainte de semnarea acordurilor din 2008 și, prin urmare, era disponibilă în momentul încheierii contractelor în cauză.

(e) Prezentarea rezultatelor referitoare la contractele încheiate cu Ryanair și AMS

(387) Stabilind astfel, pentru contract, toate veniturile incrementale și costurile incrementale pe care un operator în economia de piață le-ar fi prevăzut, Comisia este în măsură să determine, pentru acordurile din 2008 și pentru fiecare an pe toată durata acestora, fluxurile incrementale preconizate (venituri minus costuri). Rezultatele sunt prezentate mai jos.

Tabelul 12

Fluxurile incrementale preconizate ale acordurilor din 2008

	2008	2009	2010	2011	2012
Rata de încărcare	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Pasageri per zbor	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Pasageri per rotație	322	322	322	322	322
Rotații din aprilie până în octombrie	93	93	93	93	93
Total pasageri	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Taxe	2008	2009	2010	2011	2012
Taxa de tranzit	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Taxe de aterizare per rotație	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Taxă de handling la sol per rotație	195	245	245	245	245

Venituri incrementale	2008	2009	2010	2011	2012
Venituri din taxa de aeroport suportată de pasageri	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Venituri din taxa de aterizare	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Venituri din taxa de handling la sol	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Venituri obținute din activități nonaeronautice	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Costuri incrementale	2008	2009	2010	2011	2012
Handling la sol și primire	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
din care personal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
din care alte tipuri de costuri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marketing	400 000	300 000	225 000	0	0
Total	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2008	2009	2010	2011	2012
Venituri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cheltuieli	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(388) Comisia observă că, în cadrul acordurilor din 2008, toate fluxurile incrementale anuale sunt negative, astfel cum se arată în tabelul 12, în pofida ipotezelor favorabile pentru Ryanair pe care Comisia le-a reținut, în special în ceea ce privește traficul incremental și costurile incrementale. De asemenea, Comisia remarcă faptul că această concluzie ar rămâne valabilă chiar dacă s-ar exclude în întregime costurile incrementale de exploatare și nu s-ar reține drept costuri incrementale decât costurile de achiziționare a serviciilor de marketing.

(389) Prin urmare, Comisia consideră că acordurile din 2008 încheiate de SMAC cu Ryanair și AMS conferă un avantaj economic celor două societăți. Întrucât avantajul provine din clauze contractuale speciale pentru compania aeriană în cauză, ajutorul este selectiv.

9.1.4. *Afectarea schimburilor comerciale și a concurenței*

(390) Atunci când un ajutor financiar acordat de un stat membru consolidează poziția unor întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul comerțului intracomunitar, trebuie să se considere că cele din urmă sunt afectate de ajutorul respectiv. Conform unei jurisprudențe constante ([184]), pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.

(391) De la intrarea în vigoare a celui de al treilea pachet de liberalizare a transportului aerian la 1 ianuarie 1993 ([185]), transportatorii aerieni sunt liberi să opereze zboruri pe rutele intracomunitare și să beneficieze de autorizația de cabotaj nelimitat. Conform Curții, „în cazul în care o întreprindere își desfășoară activitatea într-un sector în care există concurență efectivă de la producători din diferite state membre, orice ajutor acordat de autoritățile publice este de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să denatureze concurența, în măsura în care menținerea sa pe piață împiedică concurenții să își mărească cota de piață și le reduce șansele de creștere a exporturilor" ([186]).

(392) În cazul de față, trebuie să se considere că măsurile respective au fost de natură să reducă costurile de exploatare ale unei rute aeriene și să stimuleze operatorii să transfere o rută de pe un aeroport pe un alt aeroport. În consecință, Comisia consideră că măsurile în cauză denaturează concurența și afectează schimburile comerciale în cadrul Uniunii Europene.

9.1.5. *Concluzii asupra existenței unui ajutor*

(393) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că Ryanair și AMS au beneficiat de ajutor de stat în baza acordurilor din 2008.

9.2. **Compatibilitatea cu piața internă**

(394) Ajutoarele în cauză constituie ajutoare pentru funcționare. Astfel de ajutoare pot fi declarate compatibile numai în circumstanțe excepționale și justificate în mod corespunzător.

(395) De asemenea, din jurisprudența Curții ([187]) reiese faptul că Franței îi revenea sarcina de a indica temeiul juridic în baza căruia ajutoarele în cauză puteau fi considerate compatibile cu piața internă și de a face dovada îndeplinirii condițiilor de compatibilitate. Prin urmare, Comisia a solicitat Franței, în decizia de inițiere a procedurii, să indice potențialele temeiuri juridice pentru compatibilitate și să stabilească dacă sunt întrunite condițiile de compatibilitate aplicabile, în special în cazul în care ajutorul în discuție ar trebui considerat ca ajutor la înființare pentru deschiderea de noi rute. Cu toate acestea, Franța nu a susținut niciodată că măsurile în cauză constituie ajutor la înființare compatibil cu piața internă și nu a invocat alte temeiuri pentru compatibilitate sau argumente pe baza cărora ar putea fi întemeiată o declarație de compatibilitate. În plus, niciun terț interesat nu a prezentat elemente de natură să demonstreze compatibilitatea măsurilor cu piața internă.

(396) Cu toate acestea, Comisia consideră că este util să se analizeze în ce măsură ajutoarele în cauză ar putea fi declarate compatibile pe baza contribuției lor la deschiderea de noi rute.

([184]) Hotărârea Tribunalului din 30 aprilie 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisia, T-214/95, Rec., p. II-717.

([185]) Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerian (JO L 240, 24.8.1992, p. 1), Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992, p. 8), și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă (JO L 240, 24.8.1992, p. 15).

([186]) A se vedea, în special, hotărârea Curții din 21 martie 1991, Italia/Comisia, C-305/89, Rec., 1991, p. I-1603.

([187]) A se vedea hotărârea Curții din 28 aprilie 1993, Italia/Comisia, C-364/90, Rec., p. I-02097, punctul 20.

(397) În această privință, noile orientări prevăd următoarele: „În ceea ce privește ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene, Comisia va aplica principiile enunțate în prezentele orientări tuturor măsurilor de ajutor la înființare notificate în privința cărora i se solicită să ia o decizie după 4 aprilie 2014, chiar și în cazul în care măsurile au fost notificate înainte de data menționată. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal, Comisia va aplica în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor. În consecință, aceasta nu va aplica principiile enunțate în prezentele orientări în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene înainte de 4 aprilie 2014” ([188]).

(398) În ceea ce privește orientările din 2005, acestea prevăd că: „Comisia evaluează compatibilitatea întregului ajutor de finanțare a infrastructurii aeroportuare sau a ajutorului la înființare acordat fără autorizarea sa și care, prin urmare, încalcă dispozițiile articolului 88 alineatul (3) din tratat, pe baza prezentelor orientări, în cazul în care plata ajutorului a început după publicarea orientărilor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. În alte cazuri, Comisia efectuează o evaluare pe baza normelor aplicabile atunci când a început plata ajutorului” ([189]).

(399) Având în vedere că acordurile din 2008 au fost încheiate după intrarea în vigoare a orientărilor din 2005, acestea constituie temeiul juridic relevant.

(400) În această privință, punctul 27 din orientările din 2005 prevede că ajutorul pentru funcționare acordat companiilor aeriene (cum ar fi ajutorul la înființare) poate fi declarat compatibil cu piața internă numai în circumstanțe excepționale și în condiții stricte în regiuni defavorizate din Europa, și anume regiunile care beneficiază de derogarea prevăzută la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE, regiunile ultraperiferice și regiunile cu o densitate scăzută a populației.

(401) Întrucât aeroportul din Angoulême nu este situat într-o regiune de acest tip, această derogare nu se aplică în cazul acestuia.

(402) Comisia observă că nici Franța, nici alte părți terțe interesate nu au demonstrat compatibilitatea măsurilor cu piața internă, nici în temeiul orientărilor din 2005, nici în orice alt temei.

(403) Criteriile prevăzute la punctul 79 din orientările din 2005 privind ajutorul la înființare fiind cumulative, Comisia consideră că este oportun să se analizeze criteriile menționate la punctul 5.2 literele (i) și (k) din orientările respective.

(404) În ceea ce privește criteriul (i) (plan de afaceri care să demonstreze viabilitatea și analiza influenței noii rute asupra rutelor concurente), Comisia a invitat Franța să explice dacă astfel de planuri de afaceri au fost realizate, și în caz afirmativ, să furnizeze copii ale acestora. Nici Franța, nici vreo altă parte terță interesată nu au menționat existența unor astfel de planuri de afaceri. În plus, din declarațiile companiei Ryanair/AMS rezultă că nu a fost elaborat niciun plan de afaceri care să demonstreze viabilitatea, pentru o perioadă îndelungată, a rutei după acordarea ajutorului. Într-adevăr, nicio analiză *ex ante*, bazată pe informațiile aflate la dispoziția companiei aeriene la momentul încheierii acordurilor din 2008 nu putea stabili viabilitatea legăturii aeriene între aeroportul din Angoulême și aeroportul Londra Stansted. Prin urmare, criteriul menționat la litera (i) nu este îndeplinit.

(405) Criteriul (k) (acțiuni) prevede că trebuie să se prevadă proceduri de acțiune la nivel de stat membru, pentru a se garanta că nu există nicio discriminare în acordarea ajutorului. Comisia observă că nicio procedură de acțiune nu era prevăzută la momentul încheierii acordurilor din 2008 pentru a se garanta că nu există discriminare în acordarea ajutorului la înființare. Prin urmare, criteriul de la litera (k) nu este îndeplinit.

9.3. **Concluzie**

(406) Acordurile din 2008 încheiate de către SMAC cu Ryanair și AMS, care fac obiectul prezentei proceduri, constituie, prin urmare, ajutor de stat incompatibil cu piața internă.

10. **CONCLUZIE GENERALĂ**

(407) În conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din TFUE, statele membre trebuie să notifice orice proiect care urmărește să instituie sau să modifice un ajutor. Înainte de adoptarea unei decizii finale, statul membru în cauză nu poate pune în aplicare măsurile preconizate. În cazul de față, autoritățile franceze nu au notificat compensațiile primite de către administratorii aeroportului din Angoulême, nici acordurile din 2008. În plus, ajutorul a fost plătit înainte de adoptarea de către Comisie a unei decizii finale cu privire la acesta.

([188]) Punctul 174 din noile orientări.
([189]) Punctul 85 din orientările din 2005.

(408) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia consideră că compensațiile primite de aeroportul din Angoulême constituie ajutoare de stat ilegale, dar compatibile cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.

(409) În schimb, sumele plătite în temeiul acordurilor din 2008 pentru activitatea companiei Ryanair și a AMS constituie ajutoare de stat ilegale și incompatibile cu piața internă.

11. **RECUPERARE**

(410) Conform unei jurisprudențe constante, atunci când constată că un ajutor este incompatibil cu piața internă, Comisia are competența de a obliga statul membru în cauză să elimine sau să modifice ajutorul respectiv ([190]). În conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ([191]), „[…]atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar (denumită în continuare «decizie de recuperare»). Comisia nu solicită recuperarea ajutorului în cazul în care aceasta ar contraveni unui principiu general de drept comunitar".

(411) Obiectivul Comisiei atunci când solicită statului membru în cauză să recupereze ajutorul incompatibil cu piața internă este de a restabili situația existentă anterior ([192]). În această privință, Curtea consideră că obiectivul este atins odată cu rambursarea de către beneficiar a sumelor acordate ilegal sub formă de ajutor, pierzând astfel avantajul pe care l-a avut față de concurenți. În acest mod, situația anterioară plății ajutorului este restabilită ([193]).

(412) În cazul de față se pare că niciun principiu general al dreptului Uniunii nu se opune recuperării ajutorului ilegal astfel constatat. În special, nici Franța, nici părțile terțe interesate nu au prezentat argumente în acest sens.

(413) În consecință, Franța trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a recupera de la Ryanair și AMS ajutoarele acordate ilegal prin acordurile din 2008.

(414) Cuantumul ajutorului care trebuie recuperat se calculează după cum urmează. Trebuie să se considere că acordurile din 2008 au condus la o valoare anuală a ajutorului echivalentă pentru fiecare an în care acordurile au fost puse în aplicare. Fiecare dintre sume se calculează din partea negativă a fluxului incremental estimat (venituri minus costuri) în momentul încheierii acordurilor din 2008, care figurează în tabelul 12. Aceste cuantumuri corespund sumelor care ar fi trebuit prevăzute pentru a fi deduse în fiecare an din cuantumul serviciilor de marketing (sau care ar fi trebuit prevăzute pentru a fi adăugate la taxele de aeroport și la taxele pentru serviciile de handling la sol facturate companiilor aeriene), pentru a se asigura că valoarea netă actualizată a contractului este pozitivă, și anume că aceasta este în conformitate cu principiul operatorului în economia de piață.

(415) În vederea luării în considerare a avantajului primit efectiv de Ryanair și AMS în temeiul acordurilor din 2008, sumele menționate în considerentul precedent vor putea fi ajustate, pe baza unor probe furnizate de Franța, în funcție de (i) diferența dintre, pe de o parte, plățile efective, astfel cum au fost constatate ex post, care au fost efectuate de Ryanair cu titlul de taxă de aterizare, taxă de aeroport și taxă pentru serviciile de handling la sol în temeiul contractului de servicii aeroportuare și, pe de altă parte, fluxurile estimate (*ex ante*) corespunzătoare acestor elemente de venituri și enumerate în tabelul 12; și (ii) diferența dintre, pe de o parte, plățile efective de marketing, astfel cum sunt constatate *ex post*, care au fost efectuate în favoarea Ryanair și AMS în temeiul contractului de servicii de marketing și, pe de altă parte, costurile de marketing estimate (*ex ante*) corespunzătoare, astfel cum sunt menționate în tabelul 12.

(416) De asemenea, Comisia consideră că avantajul efectiv primit de Ryanair și AMS este limitat la durata efectivă de punere în aplicare a acordurilor din 2008. Într-adevăr, după încetarea acordurilor, Ryanair și AMS nu au primit plăți reprezentând servicii de marketing. În consecință, valoarea ajutorului calculată conform indicațiilor de mai jos și legată de acordurile din 2008 se reduce la zero pentru anii în care contractul a încetat să se mai aplice (în special ca urmare a unei rezilieri anticipate de comun acord între părți).

([190]) Hotărârea Curții din 12 iulie 1973, Comisia/Germania, cauza C-70/72, Rec., p. 813, punctul 13.
([191]) Regulamentul (CE) nr. 659/1999 din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).
([192]) Hotărârea Curții din 14 septembrie 1994, Spania/Comisia, C-278/92, C-279/92 și C-280/92, Rec., p. I-4103, punctul 75.
([193]) Hotărârea Curții din 17 iunie 1999, Belgia/Comisia, C-75/97, Rec., p. I-03671, punctele 64-65.

(417) Tabelul 13 prezintă informațiile relevante privind sumele pornind de la care se calculează sumele care trebuie recuperate. Sumele includ fluxurile incrementale (venituri minus costuri) estimate care rezultă din aplicarea principiului operatorului în economia de piață, dar cu reduceri pentru anii în care acestea nu au ajuns la scadență.

Tabelul 13

Informații privind sumele care trebuie recuperate ca urmare a acordurilor din 2008

Valoarea orientativă a ajutorului primit în cadrul schemei de ajutor (EUR) ([1])					Valoarea orientativă a ajutorului care trebuie recuperat (EUR) (Principal)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) În ceea ce privește calcularea dobânzii, se consideră că acordarea ajutorului a avut loc la data de 31 decembrie a anului în cauză.

(418) Astfel cum s-a explicat anterior, Comisia consideră că, în scopul aplicării normelor privind ajutoarele de stat, Ryanair și AMS constituie o entitate economică unică, iar contractele de servicii de marketing și de servicii aeroportuare încheiate simultan la 8 februarie 2008 trebuie să fie considerate ca fiind o operațiune unică. Prin urmare, Comisia consideră că Ryanair și AMS sunt răspunzătoare în solidar pentru rambursarea integrală a ajutorului primit în temeiul acordurilor din 2008.

(419) Cuantumul ajutoarelor plătite efectiv din 2008 până în 2009 în temeiul acordurilor din 2008 se ridică la o valoare aproximativă totală de 868 695 EUR.

(420) Autoritățile franceze trebuie să recupereze suma menționată anterior în termen de 4 luni de la data notificării prezentei decizii.

(421) În această privință, autoritățile franceze trebuie, de asemenea, să adauge la valoarea ajutorului dobânzile de recuperare, calculate începând cu data la care ajutorul în cauză a fost pus la dispoziția întreprinderilor, și anume fiecare dată efectivă a plății ajutorului, până la recuperarea sa efectivă ([194]), în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ([195]). Dat fiind că, în cazul de față, fluxurile care compun ajutoarele sunt complexe și au loc la mai multe date din cursul anului sau chiar continuu pentru anumite categorii de venituri, Comisia consideră că este acceptabil ca pentru calcularea dobânzilor de recuperare să se considere că momentul plății ajutorului în cauză este la sfârșitul anului, și anume la data de 31 decembrie a fiecărui an.

(422) În cazul în care un stat membru întâmpină dificultăți neprevăzute sau circumstanțe care nu au fost avute în vedere de către Comisie, acestea pot fi aduse la cunoștința Comisiei, împreună cu propunerile pentru modificări adecvate, astfel încât acestea să fie evaluate de către Comisie. Într-un astfel de caz, Comisia și statul membru în cauză trebuie să coopereze cu bună credință în vederea depășirii dificultăților, respectând în totalitate dispozițiile ([196]) TFUE.

(423) Prin urmare, Comisia invită Franța să semnaleze, fără întârziere, orice dificultate întâmpinată în punerea în aplicare a prezentei decizii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Plățile efectuate de departamentul Charente, de comunitatea intercomunală a orașului Angoulême și de comunitatea comunelor Braconne Charente în temeiul Convenției din 23 mai 2002 privind condițiile de finanțare a exploatării și dezvoltării aeroportului din Angoulême Brie Champniers, precum și de Sindicatul Mixt al Aeroporturilor din Charente în

([194]) A se vedea articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 659/99 (menționat anterior).
([195]) Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).
([196]) A se vedea hotărârea Curții din 2 februarie 1989, Comisia/Germania, C-94/87, Rec., p. 175, punctul 9 și hotărârea Curții din 4 aprilie 1995, Comisia/Italia, C-348/93, Rec., p. 673, punctul 17.

temeiul acordului de subcontractare a gestionării din 22 ianuarie 2009 și al angajamentului din 8 august 2011 către Camera de Comerț și Industrie din Angoulême și SNC-Lavalin constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, acordat ilegal de către Franța, prin încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(2) Plățile către Ryanair și Airport Marketing Services efectuate de Sindicatul Mixt al Aeroporturilor din Charente în temeiul contractului de servicii aeroportuare și al contractului de servicii de marketing, încheiate la 8 februarie 2008, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, acordat ilegal de către Franța, prin încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

Articolul 2

(1) Plățile efectuate de departamentul Charente, de comunitatea intercomunală a orașului Angoulême și de comunitatea comunelor Braconne Charente în temeiul Convenției din 23 mai 2002 privind condițiile de finanțare a exploatării și dezvoltării aeroportului din Angoulême Brie Champniers, precum și de Sindicatul Mixt al Aeroporturilor din Charente în temeiul acordului de subcontractare a gestionării din 22 ianuarie 2009 către Camera de Comerț și Industrie din Angoulême constituie ajutor de stat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.

(2) Plățile efectuate de Sindicatul Mixt al Aeroporturilor din Charente către SNC-Lavalin în temeiul angajamentului din 8 august 2011 sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE, cu condiția ca Franța să demonstreze Comisiei că suma totală plătită pe toată durata contractului nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de executarea doar a obligațiilor de serviciu public, cu excepția costurilor legate de dezvoltarea comercială a platformei, inclusiv o rată rezonabilă a rentabilității capitalului investit.

(3) Franța transmite Comisiei, în termen de patru luni de la încetarea contractului încheiat în 2011 între Sindicatul Mixt al Aeroporturilor din Charente și SNC-Lavalin, un raport care demonstrează că valoarea compensației acordate pentru SNC-Lavalin, inclusiv o rată rezonabilă a rentabilității capitalului investit, este conformă, pe întreaga durată a contractului, cu articolul 5 din Decizia 2012/21/UE.

(4) Ajutorul acordat în favoarea companiei Ryanair și a Airport Marketing Services de către Sindicatul Mixt al Aeroporturilor din Charente în temeiul contractului de servicii aeroportuare și al contractului de servicii de marketing, încheiate la 8 februarie 2008 cu Ryanair și cu Airport Marketing Services, este incompatibil cu piața internă.

Articolul 3

(1) Franța trebuie să recupereze ajutorul menționat la articolul 2 alineatul (4) de la beneficiari. Ryanair și Airport Marketing Services sunt obligate în solidar la rambursarea ajutorului.

(2) Sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobândă începând de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor până la momentul recuperării lor efective.

(3) Dobânda se calculează pe o bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 și cu Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei ([197]) de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004.

(4) Franța anulează toate plățile neefectuate ale ajutorului menționat la articolul 2 alineatul (4), începând de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 4

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 2 alineatul (4) este imediată și efectivă.

(2) Franța asigură punerea în aplicare a prezentei decizii în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

([197]) Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei din 30 ianuarie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 82, 25.3.2008, p. 1).

Articolul 5

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Franța comunică Comisiei următoarele informații:

(a) cuantumul ajutorului care trebuie recuperat în temeiul articolului 3;

(b) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;

(c) documentele care demonstrează că beneficiarii au fost somați să ramburseze ajutorul.

(2) Franța informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale luate pentru punerea în aplicare a prezentei decizii până la recuperarea completă a ajutorului menționat la articolul 2 alineatul (4). Franța transmite imediat, la solicitarea Comisiei, informațiile privind măsurile care au fost deja adoptate și cele planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. În plus, Franța furnizează informații detaliate privind cuantumul ajutorului și dobânzile recuperate deja de la beneficiari.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 23 iulie 2014.

Pentru Comisie

Joaquin ALMUNIA

Vicepreședinte