DECISÃO (UE) 2015/1227 DA COMISSÃO

de 23 de julho de 2014

relativa ao auxílio estatal SA.22614 (C 53/07) concedido pela França à Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn, à Ryanair, à Airport Marketing Services e à Transavia

[notificada com o número C(2014) 5085]

(Apenas faz fé o texto na língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo ([1]),

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado os interessados a apresentar as suas observações em conformidade com os referidos artigos ([2]) e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 25 de janeiro de 2007, as autoridades francesas notificaram à Comissão, em conformidade com o artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE»), uma medida a favor da empresa Airport Marketing Services Limited (a seguir designada «AMS») — filial a 100 % da companhia aérea Ryanair Limited (a seguir designada «Ryanair») — sob a forma de um contrato de serviços de *marketing* celebrado com esta última. As autoridades francesas notificaram esta medida como sendo um auxílio estatal e, dado que já estava a ser executada pelas ditas autoridades, a Comissão inscreveu-a no registo dos auxílios ilegais, com o número NN 12/07.

(2) A pedido das autoridades francesas, foram organizadas reuniões de trabalho com os serviços da Comissão em 20 de fevereiro de 2007 e 16 de julho de 2007.

(3) Por carta de 26 de fevereiro de 2007, a Comissão convidou as autoridades francesas a apresentarem informações complementares. Devido à ausência de resposta no prazo fixado, foi enviado um lembrete às autoridades francesas em 15 de junho de 2007. Por carta de 12 de julho de 2007, as autoridades francesas forneceram as informações solicitadas.

(4) Por carta de 28 de novembro de 2007, a Comissão informou as autoridades francesas da sua decisão de dar início a um procedimento formal de investigação em aplicação do artigo 108.º, n.º 2, do TFUE.

(5) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* em 15 de fevereiro de 2008 ([3]), tendo a Comissão convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre a medida em causa.

(6) Em 18 de dezembro de 2007 e 29 de janeiro de 2008, as autoridades francesas solicitaram uma prorrogação do prazo que lhes tinha sido concedido para apresentarem as suas observações sobre a decisão de início do procedimento. Por cartas de 4 de janeiro de 2008 e 1 de fevereiro de 2008, a Comissão aceitou que o prazo fosse prorrogado até 28 de fevereiro de 2008.

(7) As observações das autoridades francesas foram comunicadas à Comissão em 2 de junho de 2008.

([1]) Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser os artigos 107.º e 108.º, respetivamente, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE»). Nos dois casos, as disposições são substancialmente idênticas. Para efeitos da presente decisão, deve entender-se que as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE correspondem, quando apropriado, a referências feitas aos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE. O TFUE introduziu igualmente algumas alterações de terminologia, como a substituição de «Comunidade» por «União», «mercado comum» por «mercado interno» e «Tribunal de Primeira Instância» por «Tribunal Geral». A terminologia do TFUE é utilizada na presente decisão.

([2]) JO C 41 de 15.2.2008, p. 11, e JO C 96 de 31.3.2012, p. 22.

([3]) JO C 41 de 15.2.2008, p. 11.

(8) A Comissão recebeu observações da Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn (a seguir designada «CCIPB») em 25 de fevereiro de 2008 ([4]), da AMS ([5]), da companhia aérea Ryanair e da Associação das Companhias Aéreas Europeias (Association of European Airlines, «AEA») por cartas de 14 de março de 2008, bem como da companhia aérea Air France em 19 de março de 2008 ([6]). A Comissão transmitiu essas observações à França por carta de 11 de junho de 2008, dando-lhe a possibilidade de comentá-las.

(9) Por carta de 7 de julho de 2008, as autoridades francesas informaram a Comissão de que não tinham quaisquer comentários sobre as observações dos terceiros.

(10) A pedido das autoridades francesas, em 4 de novembro de 2008, realizou-se uma reunião entre os serviços da Comissão e os representantes da CCIPB. Nessa reunião, a Comissão informou as autoridades francesas de que tinha contratado um consultor independente para ajudá-la a analisar os contratos em causa (a seguir designado «o consultor»). Esse consultor entregou o seu relatório em 30 de março de 2011.

(11) Por carta de 17 de março de 2011, a Comissão pediu informações complementares às autoridades francesas. Por carta de 13 de abril de 2011, as autoridades francesas solicitaram a prorrogação do prazo de entrega para 1 de junho de 2011, prazo que os serviços da Comissão aceitaram por carta de 6 de maio de 2011. As autoridades francesas transmitiram os elementos solicitados por carta de 30 de maio de 2011.

(12) Por carta de 11 de abril de 2011, a Comissão convidou a Ryanair a fornecer informações complementares. A Ryanair respondeu por carta de 31 de agosto de 2011. A Comissão transmitiu essas observações à França, para que esta as comentasse, por carta de 11 de outubro de 2011. Por carta de 21 de novembro de 2011, as autoridades francesas informaram a Comissão de que não tencionavam apresentar quaisquer comentários em resposta às observações.

(13) Por carta de 25 de janeiro de 2012, a Comissão notificou à França a sua decisão de alargar o procedimento formal de investigação iniciado em 2007 a diversas medidas que favoreciam as companhias aéreas utilizadoras do aeroporto de Pau, bem como o gestor do aeroporto. A decisão da Comissão foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* em 31 de março de 2012 ([7]). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas em causa.

(14) Por carta de 22 de fevereiro de 2012, a Comissão solicitou às autoridades francesas que fornecessem informações complementares. Em 28 de fevereiro de 2012, as ditas autoridades pediram uma prorrogação do prazo concedido para apresentarem as suas observações sobre a decisão de 25 de janeiro de 2012, bem como do prazo que lhes tinha sido concedido na carta da Comissão de 22 de fevereiro de 2012. A Comissão aceitou que esses prazos fossem prorrogados até 27 de março de 2012. Por carta de 29 de março de 2012, as autoridades francesas transmitiram os elementos solicitados na carta da Comissão de 22 de fevereiro de 2012 e as suas observações sobre a decisão de alargamento do procedimento.

(15) No âmbito desse alargamento, a Comissão recebeu observações da CCIPB, em 30 de abril de 2012 ([8]), da AMS, em 30 de abril de 2012 ([9]) e da companhia aérea Ryanair, em 30 de abril de 2012 ([10]). A Comissão transmitiu essas observações à França, para que esta as comentasse, por carta de 31 de maio de 2012. Por carta de 13 de junho de 2012, a França declarou não ter qualquer comentário a fazer.

(16) Por carta de 26 de abril de 2012, a Comissão solicitou informações complementares às autoridades francesas, que transmitiram os elementos solicitados por carta de 10 de maio de 2012.

(17) Por carta de 10 de abril de 2013, a Ryanair enviou à Comissão duas notas redigidas pela empresa Oxera e uma análise realizada pelo professor Damien P. McLoughlin. Por carta de 3 de maio de 2013, a Comissão enviou esses documentos às autoridades francesas. Por carta de 7 de junho de 2013, a França declarou que não tinha nenhum comentário a fazer.

([4]) Em 14 de abril de 2008, a Comissão solicitou à CCIPB uma versão não confidencial das suas observações. Em 16 de abril de 2008, a CCIPB confirmou que essas observações não continham dados confidenciais que não pudessem ser comunicados às autoridades francesas.

([5]) Em 10 de abril de 2008, a Comissão solicitou à empresa AMS uma versão não confidencial das suas observações. Em 19 de maio de 2008, a empresa AMS comunicou à Comissão a versão não confidencial dessas observações.

([6]) Por carta de 13 de março de 2008, a Air France pediu uma prorrogação do prazo de envio das observações sobre a decisão de 28 de novembro de 2007, pedido que a Comissão aceitou em 17 de março de 2008.

([7]) JO C 96 de 31.3.2012, p. 22.

([8]) Em 14 de maio de 2012, a CCIPB confirmou que essas observações não continham dados confidenciais que não pudessem ser comunicados às autoridades francesas.

([9]) Em 1 de maio de 2012, a empresa AMS comunicou à Comissão a versão não confidencial das suas observações.

([10]) A Ryanair confirmou que essas observações não continham dados confidenciais.

(18) Por carta de 14 de novembro de 2013, a Comissão solicitou informações complementares à França.

(19) Por carta de 16 de dezembro de 2013, a Comissão enviou às autoridades francesas o relatório do consultor para que estas formulassem os seus comentários. A França não forneceu informações no prazo estabelecido.

(20) Em 19 de dezembro de 2013, a França solicitou uma prorrogação do prazo que lhe tinha sido concedido para responder ao pedido de informações de 14 de novembro de 2013. A Comissão aceitou que o prazo fosse prorrogado até 23 de janeiro de 2014. Dado não ter recebido qualquer resposta dentro desse prazo, a Comissão enviou um lembrete à França por carta de 24 de janeiro de 2014, fixando um prazo suplementar de dez dias úteis. A França enviou os elementos solicitados por carta de 6 de fevereiro de 2014.

(21) A Comissão recebeu observações da Ryanair em 20 de dezembro de 2013, 17 de janeiro de 2014 e 31 de janeiro de 2014. Essas observações adicionais foram transmitidas por carta à França, respetivamente, em 9 de janeiro de 2014, 23 de janeiro de 2014 e 4 de fevereiro de 2014. A França, nas suas cartas de 29 de janeiro, 3 de fevereiro e 21 de maio de 2014, informou a Comissão de que não tinha quaisquer observações a formular.

(22) Em 24 de fevereiro, 13 de março e 19 de março de 2014, na sequência da adoção das Orientações da União relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (a seguir designadas «novas orientações») ([11]), a Comissão convidou a França e as partes interessadas a formularem observações sobre a aplicação das novas orientações no caso vertente. Em 19 de março de 2014, a França apresentou observações.

(23) Em 15 de abril de 2014, foi ainda publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* um convite ([12]) aos Estados-Membros e às partes interessadas para que apresentassem as suas observações, incluindo no caso vertente, à luz da entrada em vigor das novas orientações. A empresa Air France, a organização não governamental Transport & Environment e a CCIPB apresentaram observações no prazo fixado. Por carta de 28 de maio de 2014, a Comissão transmitiu essas observações às autoridades francesas. A França, na sua carta de 6 de junho de 2014, informou a Comissão de que não tinha observações a formular.

(24) Por carta de 27 de fevereiro de 2014, a Comissão pediu informações complementares à França. Em 17 de março de 2014, a França solicitou uma prorrogação do prazo que lhe tinha sido concedido para responder ao pedido de informações de 27 de fevereiro de 2014. A Comissão aceitou que o prazo fosse prorrogado até 27 de abril de 2014 e a França enviou os elementos solicitados por carta de 25 de abril de 2014 ([13]).

(25) Por carta de 16 de maio de 2014, a Comissão solicitou informações complementares à França. A França forneceu os elementos solicitados por carta de 6 de junho de 2014.

2. INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE O AEROPORTO

(26) Tal como é referido na decisão de início do procedimento formal de investigação, o aeroporto de Pau-Pyrénées (a seguir designado «aeroporto de Pau») fica situado no departamento Pyrénées-Atlantiques, na Região da Aquitânia.

(27) Inicialmente este aeroporto pertencia ao Estado, que confiou a sua exploração à CCIPB através de uma concessão de utilidade pública estabelecida até 31 de dezembro de 2015 por um decreto interministerial, de 12 de março de 1965 (a seguir designado «decreto de 1965»), ao qual está apenso um caderno de encargos que define, entre outros aspetos, as obrigações respetivas do Estado e da CCIPB. O decreto interministerial e o caderno de encargos da concessão foram alterados por quatro aditamentos sucessivos.

(28) A CCIPB faz parte da rede de câmaras do comércio e indústria, que, em França, são organismos públicos de caráter administrativo. De um modo geral, uma câmara de comércio e indústria representa os interesses gerais do comércio, da indústria e dos serviços da sua circunscrição. As missões e prerrogativas das câmaras de comércio e indústria são estabelecidas por lei e sujeitas à tutela administrativa e financeira do Estado, por intermédio do Ministro das Finanças e do Equipamento e do Ministro do Planeamento e Ordenamento do Território, cada qual no seu domínio de competência. Nos termos do artigo R 712-2 do Código Comercial, «a tutela das câmaras de comércio e indústria regionais e das câmaras de comércio e indústria territoriais é assegurada pelo prefeito da região, assistido pelo responsável regional das finanças públicas». A autoridade de tutela deve ser, como tal, avisada de determinados tipos de deliberações importantes, estabelecidos pela regulamentação (por exemplo, sobre o orçamento, o recurso a empréstimos, a concessão de garantias a terceiros, as cessões, tomadas ou extensões de participações financeiras nas sociedades civis ou comerciais, etc.). Tais atos só podem ser executados se tiverem sido previamente comunicados à autoridade de tutela, que se lhes pode opor. As câmaras de comércio e indústria são dirigidas por uma assembleia eleita pelos representantes das empresas da sua circunscrição.

([11]) JO C 99 de 4.4.2014, p. 3.
([12]) JO C 113 de 15.4.2014, p. 30.
([13]) Juntamente com essa carta, a França enviou uma nota da CCIPB, assinalando que as autoridades francesas não concordavam com a apreciação nela feita. De qualquer modo, essa nota reitera basicamente as observações que a CCIPB já tinha comunicado diretamente à Comissão.

(29) A gestão do aeroporto de Pau é objeto de uma contabilidade específica, distinta da contabilidade geral da CCIPB.

(30) Em 1 de janeiro de 2007, no âmbito da aplicação do artigo 28.º da Lei de 2004-809, de 13 de agosto de 2004, relativa às liberdades e responsabilidades locais, o Estado transferiu a propriedade do aeroporto para um agrupamento de autarquias locais, o Sindicato Misto do Aeroporto Pau-Pyrénées (a seguir designado «sindicato misto»), de que são membros o Conseil Régional d'Aquitaine, o Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, a Communauté d'Agglomération de Pau Porte des Pyrénées e 14 associações de municípios. Para o efeito, foi celebrada uma convenção entre o Estado e o sindicato misto, que entrou em vigor em 1 de março de 2007 e foi posteriormente alterada por um aditamento de 12 de agosto de 2009.

(31) Ao passar a ser proprietário do aeroporto, o sindicato misto substituiu-se ao Estado enquanto autoridade concedente. Tomou a seu cargo, em aplicação do disposto no artigo 28.º-VI-2.º da referida lei de 13 de agosto de 2004, os contratos anteriores e, nomeadamente, o contrato de concessão celebrado com a CCIPB. Esta última continuou a ser, assim, a entidade exploradora do aeroporto, tanto antes como depois da transferência de propriedade para o sindicato misto.

(32) O aeroporto recebe aviões civis e militares, apresentando-se, no quadro seguinte, o número total de passageiros que utilizaram o aeroporto no período de 2000-2013, à partida e à chegada.

Quadro 1

Tráfego do aeroporto de Pau (número de passageiros) no período de 2000-2013

Ano	Total
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Fonte: dados fornecidos pela França e pelo sítio Internet da CCIPB

(33) A Ryanair começou a operar no aeroporto de Pau em abril de 2003, tendo realizado, no período em apreço (de 2003 a 2011), voos para Londres, Charleroi, Bristol e Beauvais.

(34) Em 2010, os voos efetuados pela Ryanair representaram cerca de 16 % dos passageiros do aeroporto. A Ryanair deixou de fazer voos via Pau quando cessaram os seus compromissos contratuais com o aeroporto, em 1 de abril de 2011.

(35) Além da Ryanair, a principal companhia comercial que utiliza o aeroporto de Pau é a Air France, que explora a maioria dos voos a partir de Pau e representa a maior parte do tráfego desse aeroporto (cerca de 80 % dos passageiros).

(36) Outras companhias aéreas utilizaram o aeroporto no período em análise, designadamente a Transavia CV (a seguir designada «Transavia»), filial do grupo Air France KLM.

3. MEDIDAS VISADAS PELA DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO E RELATÓRIO DO CONSULTOR

(37) As medidas visadas pela decisão de início do procedimento formal de investigação diziam sobretudo respeito à exploração da rota entre os aeroportos de Pau e de Londres Stansted. Estão em causa, por um lado, o contrato de serviços de *marketing* que a CCIPB celebrou com a AMS em 2005 e, por outro, o contrato de serviços aeroportuários celebrado entre a CCIPB e a Ryanair na mesma data. Os dois contratos supramencionados (a seguir designados «os contratos de 2005») foram assinados em 30 de junho de 2005 por um período de cinco anos, passível de renovação por outros cinco.

3.1. *CONTRATOS DE 2005 CELEBRADOS COM A AMS E A RYANAIR*

3.1.1. CONTRATO DE SERVIÇOS DE MARKETING CELEBRADO COM A AMS RELATIVO À ROTA PAU-LONDRES STANSTED

(38) A AMS é uma filial da Ryanair que tem uma licença exclusiva para propor serviços de *marketing* no sítio Internet dessa companhia aérea: www.ryanair.com. O contrato de serviços de *marketing* na Internet celebrado com a AMS (a seguir designado «o contrato de serviços de *marketing* de 2005»), notificado pela França especifica que «o presente contrato baseia-se no compromisso da Ryanair de explorar voos diários entre Pau e Londres (Stansted)» (artigo 1.º). A finalidade do contrato de serviços de *marketing* é «definir as condições em que a Airport Marketing Services prestará à CCIPB serviços de marketing específicos para promover as diversas atrações turísticas e de negócios existentes na região de Pau e Béarn», explicitando-se que «o principal instrumento para prestar serviços de marketing a título do presente contrato é o sítio Web http://www.ryanair.com, que permite chegar diretamente a potenciais passageiros da companhia aérea "low-cost" Ryanair» (artigo 1.º, n.º 1).

(39) O contrato de serviços de *marketing* de 2005 define as condições de realização, pela AMS, de certas prestações publicitárias no sítio Internet da Ryanair ([14]). No seu conjunto, essas prestações baseiam-se nos seguintes elementos:

— «um espaço adequado na página correspondente ao destino Pau do sítio http://www.ryanair.com de cinco (5) parágrafos de 150 palavras na secção "Airport marketing Services Top Five Things To Do" (Cinco coisas a não perder em Pau) (custo por parágrafo e por ano, de acordo com a tabela tarifária: 20 000 euros)»;

— «um espaço adequado na barra da direita da página correspondente ao destino "Pau" do sítio http://www.ryanair.com para a presença de uma (1) ligação ao sítio *web* designado pela CCIPB (custo de uma ligação de acordo com a tabela tarifária: 15 000 euros»;

— «um espaço adequado na secção "Top Five Things To Do" da página correspondente ao destino "Pau" do sítio http://www.ryanair.compara sete (7) ligações aos sítios *web* designados pela CCIPB (custo de cada ligação de acordo com a tabela tarifária: 10 000 euros)»;

— «quarenta e cinco (45) dias por ano de presença de uma ligação ao sítio *web* designado pela CCIPB na página inicial em língua inglesa do sítio http://www.ryanair.com (custo por dia segundo a tabela tarifária: 6 000 euros) (artigo 3.º)».

(40) Com base neste contrato, a CCIPB comprometeu-se a pagar 437 000 euros por ano à AMS durante todo o período de vigência do contrato.

3.1.2. CONTRATO DE SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS CELEBRADO COM A RYANAIR PARA A ROTA PAU-LONDRES STANSTED

(41) O contrato de serviços aeroportuários (a seguir designado «contrato de serviços aeroportuários de 2005») celebrado com a Ryanair definiu as condições de utilização das infraestruturas do aeroporto de Pau pela transportadora, nomeadamente em relação aos serviços de assistência em escala e à disponibilização de instalações privativas. Este contrato refere-se à rota Londres Stansted-Pau, lançada em abril de 2003, e substitui o contrato inicial, celebrado em 28 de janeiro de 2003, que tinha sido anulado pelo Tribunal Administrativo de Pau em 3 de maio de 2005.

(42) O seu intuito é «definir as condições operacionais e financeiras em que a Ryanair se compromete a iniciar e assegurar voos comerciais internacionais com partida e chegada no aeroporto. Além disso, o […] contrato define as condições de aterragem, assistência e outros serviços propostos à Ryanair pelo Aeroporto» (artigo 1.º, n.ºs 1 e 2).

([14]) http://www.ryanair.com

(43) Nos termos do artigo 4.º do contrato de serviços aeroportuários de 2005, a Ryanair deve assegurar serviços aéreos regulares e quotidianos na rota Londres–Pau e pagar ao aeroporto as taxas especificadas no artigo 7.º, n.º 1 (taxas aeronáuticas regulamentadas) e n.º 2 (taxas aeronáuticas não regulamentadas).

3.2. *RELATÓRIO DO CONSULTOR*

(44) No seu relatório, o consultor debruçou-se especificamente sobre a natureza das prestações de *marketing* e os serviços aeroportuários visados pelos contratos celebrados pela CCIPB com algumas companhias aéreas, nomeadamente os contratos de 2005 com a Ryanair e a AMS ([15]).

3.2.1. CONTRATOS DE SERVIÇOS DE MARKETING CELEBRADOS COM A RYANAIR E A AMS

(45) O consultor fez uma síntese sobre o conjunto dos contratos de serviços de *marketing* do aeroporto de Pau que a CCIPB assinou com a Ryanair e a AMS entre 2003 e 2008, sendo que só os contratos de 2005 foram visados pela decisão de início do procedimento.

(46) O consultor, nomeadamente:

— verificou em que medida as tarifas definidas nos contratos de serviços de *marketing* eram coerentes com as tarifas publicadas no sítio Internet da AMS (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). No entender do consultor, as tarifas indicadas nesse sítio são coerentes com as tarifas fixadas no contrato de serviços de *marketing* de 2005;

— analisou a correlação entre os montantes cobrados pela AMS e o nível de atividade da Ryanair em Pau. Segundo o consultor, a tarifação das prestações de *marketing* parece acompanhar a evolução do número de voos realizados;

— comparou os serviços prestados pela AMS à CCIPB a outras prestações de *marketing* na Internet correntemente oferecidas e em condições semelhantes.

(47) O consultor pôs em causa o interesse que a CCIPB poderia ter em assinar um contrato de aquisição dessas prestações de *marketing*, alegando as razões seguintes. Em primeiro lugar, o sítio *Web* da Ryanair destina-se essencialmente à venda de bilhetes e não à venda de viagens, em geral. Na opinião do consultor, afigura-se que o sítio da Ryanair é basicamente comparável aos sítios *web* de outras companhias aéreas que, por norma, têm pouca publicidade paga e nos quais os aeroportos não fazem anúncios. Em segundo lugar, o consultor observa que os aeroportos não podem comparar-se a outros potenciais anunciantes em sítios de companhias aéreas como a Ryanair, na medida em que os serviços prestados pelo aeroporto aos passageiros da Ryanair são intrinsecamente indissociáveis dos que a própria Ryanair presta, ao contrário de serviços conexos como o alojamento ou o aluguer de automóveis. Finalmente, o consultor questiona, de um modo geral, a racionalidade do comportamento de aeroportos que pagariam do próprio bolso a companhias aéreas para atrair clientes para os voos que servem, quando esses passageiros suplementares beneficiam diretamente as ditas companhias.

(48) O consultor conclui, por isso, que um aeroporto tem pouco interesse comercial em anunciar os seus serviços no sítio *web* da Ryanair.

(49) Por outro lado, faz notar que, mesmo supondo que tal interesse exista, não está quantificado nem pelo aeroporto nem pela Ryanair. O consultor observa também que a informação de *marketing* patente no sítio da Ryanair é bastante sucinta e pouco sofisticada, e que, se essa publicidade fosse considerada eficaz (pelo aeroporto ou pela Ryanair), se teria investido na melhoria da sua qualidade e da sua aparência. Deduz deste facto que o valor comercial das prestações de *marketing* não tem uma importância crucial para as partes contratantes.

(50) Pelo contrário, o consultor considera que a região poderia beneficiar efetivamente de serviços publicitários que incentivassem os clientes da Ryanair a nela permanecerem durante mais tempo ou a consumirem mais durante a sua permanência. Todavia, entende que, dado o contrato ter sido assinado entre a CCIPB e a Ryanair ou a sua filial, as eventuais vantagens para a Região devem ser excluídas da análise do contrato.

(51) O consultor defende que a contradição entre o caráter extremamente volátil do mercado de *marketing* em linha e a tabela tarifária fixa da AMS também suscita dúvidas sobre a verdadeira finalidade desta empresa. Segundo a Ryanair, o acordo com a AMS é facultativo e os gestores de aeroportos não o assinariam se ele não tivesse valor comercial, mas o consultor interroga-se se a companhia não terá exercido pressão sobre o aeroporto nas negociações relativas à exploração de rotas aéreas, sobretudo tendo em conta que vários aeroportos próximos (por exemplo, Tarbes e Biarritz pour Pau) concorriam entre si para acolher a Ryanair.

([15]) No seu relatório, o consultor analisou os diversos contratos de serviços de *marketing* celebrados entre a CCIPB e a Ryanair e a AMS, bem como o contrato celebrado com a Transavia, no período compreendido entre 2002 e 2008, os contratos de serviços aeroportuários concluídos entre 2002 e 2005, os resultados financeiros do aeroporto entre 2002 e 2007 e o impacto da rota Pau--Londres Stansted explorada pela Ryanair nas contas do aeroporto entre 2003 e 2008. Por conseguinte, o âmbito deste relatório é mais vasto do que o da decisão de início do procedimento.

(52) O consultor conclui deste conjunto de elementos que a estratégia da Ryanair ao celebrar os contratos de serviços de *marketing* é obter uma subvenção do aeroporto que lhe permita manter os seus preços a um nível baixo.

3.2.2. CONTRATOS DE SERVIÇOS DE MARKETING CELEBRADO COM A TRANSAVIA

(53) O consultor também analisou um contrato de serviços de *marketing* celebrado entre a CCIPB e a companhia aérea Transavia em 2006, mas esse contrato não é objeto da decisão de início do procedimento.

3.2.3. CONTRATOS DE SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS

(54) O consultor procedeu à análise de diversos contratos de serviços aeroportuários assinados entre a CCIPB e as diversas companhias aéreas (ou seja, a Ryanair, a Air France e a Transavia) no período de 2003 a 2005.

(55) No seu entender, os preços dos serviços aeroportuários evoluem da seguinte forma: o preço das taxas regulamentadas (taxa de balizagem, taxa de aterragem, taxa de estacionamento e taxa de passageiro) resulta de uma tabela tarifária aplicável a todas as companhias aéreas. A tarifa aplicável a cada taxa é atualizada anualmente num valor que depende das negociações realizadas na comissão económica consultiva do aeroporto. O consultor considera, assim, que a tarifação das prestações regulamentadas não pode apresentar diferenças entre companhias aéreas.

(56) Conclui igualmente que o preço das taxas não regulamentadas (serviços de assistência aeroportuária) varia consoante as companhias aéreas e resulta de negociações comerciais bilaterais.

(57) O consultor procedeu a uma comparação entre as prestações não regulamentadas cobradas à Ryanair e as mesmas prestações cobradas às outras companhias aéreas (Air France e Transavia), com base na natureza do serviço e no preço praticado.

(58) O consultor constatou que as prestações de assistência previstas nos contratos destas duas companhias parecem ter sido respeitadas e que existe uma diferença evidente no que respeita à natureza dos serviços prestados às diversas companhias. De facto, a Air France beneficia de um conjunto de serviços mais completo, ao passo que a Ryanair também beneficia de um preço fixo global mais baixo (mas para uma atividade mais importante) do que a Transavia.

(59) O consultor, que comparou as tarifas globais aplicadas à Ryanair e à Transavia com a tarifa aplicada à Air France por prestações comparáveis, com um serviço comum comparável, concluiu todavia que a Ryanair beneficia de uma tarifa mais baixa ([…] (*) euros) do que a aplicada à Air France ([…]euros) ou à Transavia ([…]euros). O preço pago por esta representaria, aproximadamente, […]% do preço pago pelas outras companhias.

(60) A França sustenta que a comparação dos serviços aeroportuários — prestações não regulamentadas — feita pelo consultor não sintetiza corretamente os resultados das diferentes negociações levadas a cabo pela CCIPB e menciona alguns exemplos para justificar essa tarifação, salientando que a Ryanair não beneficia de alguns serviços prestados à Air France.

4. MEDIDAS VISADAS PELA DECISÃO DE ALARGAMENTO DO PROCEDIMENTO

(61) A Comissão considerou necessário alargar o procedimento formal de investigação a todos os contratos celebrados pela CCIPB com a AMS e a Ryanair, durante todo o período em que esta última exerceu a sua atividade no aeroporto de Pau (de 2003 a 2011), para determinar se os contratos que a CCIPB celebrou com a Ryanair e a AMS contemplavam auxílios estatais.

(62) A Comissão decidiu alargar igualmente o procedimento formal de investigação ao contrato que a CCIPB assinou com a companhia aérea Transavia em 23 de janeiro de 2006, bem como a diversas injeções de capital efetuadas por entidades públicas em benefício do aeroporto, no período em análise, e cuja lista a França comunicou à Comissão por carta de 30 de maio de 2011.

(63) Essas medidas são a seguir descritas em pormenor, nas secções 4.1 a 4.3.

(*) Segredos comerciais

4.1. *OS CONTRATOS CELEBRADOS ENTRE A CCIPB E A RYANAIR E A AMS*

(64) A decisão de alargamento do procedimento abrange diversos contratos celebrados entre 2003 e 2011 pela CCIPB com a companhia Ryanair e a empresa AMS.

4.1.1. O contrato de 28 de janeiro de 2003

(65) O contrato assinado em 28 de janeiro de 2003 foi diretamente celebrado entre a CCIPB e a Ryanair (e não com a empresa AMS). Este contrato contém disposições relativas aos serviços aeroportuários e aos serviços de *marketing*.

(66) O artigo 2.º do contrato menciona os deveres da Ryanair para com a CCIPB e o montante das taxas aeroportuárias. O artigo 3.º do contrato especifica os deveres da CCIPB e indica, nomeadamente, que esta, suportando integralmente os respetivos custos e nas condições seguintes, deve:

a) «prestar ou mandar prestar os serviços de terminais/infraestruturas aeroportuários especificados no anexo A do presente documento;

b) exercer as funções especificadas no anexo B do presente documento, no domínio das relações públicas e da comercialização;

c) pagar à Ryanair o montante fixo de oitenta mil euros (80 000 euros) pelo lançamento desta nova rota, após a assinatura do contrato;

d) tendo em conta a promoção de que beneficiou o aeroporto de Pau graças às ligações Internet fornecidas à CCIPB no sítio *web* da Ryanair, à publicidade feita na imprensa escrita sobre os baixos preços praticados à partida e à chegada ao aeroporto de Pau e a outros meios, como a publicidade na rádio, na televisão e em espaços exteriores, escolhidos pela Ryanair, pagar a esta última o montante de onze euros (11 euros) por passageiro que parta do aeroporto de Pau, mensalmente na data do seu vencimento e/ou em dedução dos pagamentos devidos pela Ryanair à CCIPB nos termos do disposto no artigo 2.º, alínea b), até um limite máximo de quatrocentos mil euros (400 000 euros) por ano e por rotação quotidiana dos serviços;

e) o presente acordo só é válido para a rota Pau-Londres e a sua base mínima é um voo por dia, 364 dias por ano. Se a rota Pau-Londres se desenvolver a ponto de serem propostos vários voos por dia, a CCIPB não pagará qualquer verba suplementar. Caso se abram, de comum acordo, outras rotas com destino à Alemanha, à Bélgica, à Irlanda ou à Itália, aplicar-se-ão os termos do presente acordo e, pelo lançamento de cada rota, será pago o mesmo montante de oitenta mil euros (80 000 euros), com um limite máximo de quatrocentos mil euros (400 000 euros) por ano, calculados com base no montante de onze euros (11 euros) por passageiro embarcado. Cada nova rota será objeto de um novo acordo ou de um aditamento ao presente acordo…».

(67) O anexo A do acordo apresenta uma lista dos serviços de assistência em escala e dos serviços associados aplicáveis aos voos assegurados pela Ryanair. O anexo B contém disposições sobre as funções de relações públicas, venda e comercialização do aeroporto. A parte relativa às vendas e à comercialização dispõe, nomeadamente:

«O aeroporto presta apoio e assistência à Ryanair nas suas atividades de venda periódicas na zona de atração do aeroporto, nomeadamente disponibilizando, a título gratuito, um escritório, uma linha telefónica e um fax à equipa da Ryanair. O aeroporto analisa todas as opções publicitárias (em espaços exteriores, jornais, televisão, rádio, etc.) que considere interessantes para a Ryanair na região…».

(68) Este contrato foi anulado pelo Tribunal Administrativo de Pau, em 3 de maio de 2005 ([16]), pelas razões a seguir descritas:

«o desequilíbrio […] revelado entre os compromissos recíprocos das partes na convenção, face à imprecisão dos deveres que incumbem à Ryanair Limited em termos de ações de promoção turística da cidade de Pau no estrangeiro e ao facto de não estar prevista qualquer restituição, ainda que parcial, dos montantes pagos, caso os objetivos previstos não se concretizem, levam a concluir que a decisão controvertida constitui um auxílio financeiro em benefício da empresa Ryanair Limited».

«A decisão em litígio, que aprova a concessão de um auxílio financeiro à empresa Ryanair Limited não foi previamente notificada à Comissão das Comunidades Europeias, pelo que é ilegal e deve ser anulada».

([16]) Tribunal Administrativo de Pau, 3 de maio de 2005, *Air Méditerranée*. O acórdão do Tribunal Administrativo de Pau surge em consequência de uma denúncia apresentada em setembro de 2003 pela Air Méditerranée, uma companhia aérea *charter* que opera no aeroporto de Tarbes, vizinho do de Pau. A Air Méditerranée considerava estar a ser prejudicada pela alegada concorrência desleal sofrida pelos seus próprios serviços aéreos entre Londres e o sudoeste da França.

(69) O Tribunal Administrativo de Pau recordou, no seu acórdão de 3 de maio de 2005, que a CCIPB, gestora do aeroporto de Pau, se tinha comprometido a pagar «sem contrapartidas» à Ryanair 80 000 euros pela abertura da sua rota Londres Stansted-Pau, em 2003. A CCIPB também se tinha comprometido a pagar 11 euros por passageiro à Ryanair, até um limite anual de 400 000 euros, «em contrapartida de ações destinadas a valorizar a cidade de Pau». O tribunal concluiu deste facto que a convenção constituía «um auxílio financeiro à Ryanair».

(70) O contrato de 2003 foi, deste modo, substituído pelos dois contratos de 2005 visados pela decisão de dar início ao procedimento formal de investigação.

4.1.2. OS CONTRATOS DE 2005 ([17])

(71) Os contratos de 2005 foram analisados pelo Tribunal de Contas Regional da Aquitânia (Chambre Régionale des Comptes d'Aquitaine — a seguir designado «CRC»).

(72) O relatório das observações finais do CRC sobre a CCIPB foi aprovado em 19 de outubro de 2006 e refere-se aos exercícios de 2001 e seguintes. Uma parte do relatório é dedicada ao «auxílio concedido a uma companhia aérea de baixo custo» (capítulo 3 do relatório). O CRC procedeu a um exame do contrato de serviços de *marketing*, antes de elaborar o relatório das observações finais, no qual incluiu as seguintes observações a esse respeito:

«A CCI […] recorreu a uma nova construção jurídica para contornar os efeitos da decisão do tribunal administrativo [que concluiu que a convenção celebrada em 2003 com a empresa Ryanair constituía um auxílio estatal ilegal]».

«a empresa AMS não passa de uma emanação da Ryanair, dirigida por dois quadros superiores dessa companhia».

«Retomando o raciocínio utilizado pelo juiz administrativo *(TA de Estrasburgo, 24 de julho de 2003, société Brit Air c/ /CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, CAA de Strasbourg, 18 de dezembro de 2003, CCI de Strasbourg et du bas-Rhin c/société Brit Air)*, é patente o desequilíbrio entre os compromissos das partes na convenção. A promoção publicitária feita no seu sítio Internet também beneficia a companhia Ryanair e não pode constituir uma contrapartida direta para os compromissos financeiros assumidos pela câmara consular [a CCIPB]».

(73) O relatório de observações considera que é patente o «desequilíbrio […] entre os compromissos recíprocos das partes na convenção».

(74) O relatório afirma que o CRC, apesar dos argumentos apresentados pela AMS e pela Ryanair «mantém a sua posição» e conclui o seguinte:

«sem prejuízo da apreciação do juiz competente, considera que esta convenção de prestação de serviços constitui, na realidade, um auxílio financeiro à Ryanair e que esse auxílio é ilegal porque não foi previamente notificado à Comissão».

(75) O relatório aborda também a eficácia do auxílio (capítulo 3.2) e a sua eficiência (capítulo 3.3), mencionando que os benefícios económicos da linha aérea Pau — Londres Stansted para a região de Béarn são incontestáveis:

«O objetivo de 50 000 passageiras com partida de Londres, fixado em 2003, quase foi atingido desde o segundo ano de exploração. Segundo um estudo realizado pela CCI em 2005, os resultados económicos da linha aérea ascenderiam anualmente a quase 8 milhões de euros. Foi constituído um painel representativo das atividades económicas ligadas ao turismo para avaliar esses benefícios. Cerca de 700 profissionais originários da região foram inquiridos sobre a percentagem que a clientela britânica representava no seu volume de negócios e a percentagem do tráfego turístico britânico na região de Béarn resultante da linha aérea foi avaliada com base num inquérito aos passageiros e nos dados do comité departamental de turismo».

(76) Quanto à eficiência do auxílio, o relatório refere que «o custo global da linha aérea para a CCI em 2004, tendo em conta as receitas geradas por esta atividade, foi estimado em quase 360 000 euros».

(77) O CRC interroga-se se a CCIPB teria tido a possibilidade de obter os mesmos resultados para o desenvolvimento económico da região de Béarn se concedesse um auxílio financeiro menor à companhia aérea Ryanair. Nesse contexto, o relatório remete para as condições de compatibilidade estabelecidas nas Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais ([18]) de 2005 (a seguir designadas «orientações de 2005)», tendo concluído que essas condições não foram respeitadas.

([17]) Estes contratos já eram visados pela decisão de início do procedimento, ver secção 3.1
([18]) JO C 312 de 9.12.2005, p. 1.

4.1.3. OS CONTRATOS CELEBRADOS ENTRE O AEROPORTO E A RYANAIR E A AMS APÓS 2005

(78) As autoridades francesas indicam que os diversos contratos ou aditamentos aos contratos de 2005 celebrados entre a CCIPB, a Ryanair e a AMS após 2005 são os seguintes:

— Um contrato de serviços de *marketing* celebrado em 25 de setembro de 2007 por um período inicial de cinco anos a contar da data de assinatura, em que as duas partes acordaram «*encontrar-se para debater a continuação da cooperação entre a CCIPB e a AMS*», «pelo menos seis meses antes do termo do período inicial». Este contrato de promoção está relacionado com a exploração da rota Pau-Charleroi à razão de três voos semanais por ano de exploração completo. Em contrapartida de uma ligação Internet ao sítio indicado pela CCIPB na página inicial belga e neerlandesa do sítio Internet da Ryanair (www.ryanair.com), a CCIPB paga à AMS o montante de […] euros por ano. A rota foi aberta em 30 de outubro de 2007. O contrato foi alterado por uma troca de cartas de 16 de junho de 2009, que aumentou o esforço de promoção para […] euros a partir de 1 de janeiro de 2009, sem qualquer alteração dos serviços prestados.

— Concluiu-se um aditamento ao contrato de serviços aeroportuários de 2005, sob a forma de uma carta de aceitação por parte da CCIPB, em 25 de setembro de 2007, da aplicação das condições estipuladas no contrato de serviços aeroportuários de 2005 à rota de Pau-Charleroi durante um período de cinco anos.

— Outro aditamento ao contrato de serviços aeroportuários de 2005 foi concluído sob a forma de uma carta de aceitação por parte da CCIPB, em 17 de março de 2008, da aplicação das condições estipuladas no dito contrato à rota de Pau-Bristol, durante o período de um ano.

— Um contrato de serviços de *marketing* celebrado em 31 de março de 2008, por um período compreendido entre 16 de maio de 2008 e 13 de setembro de 2008, em que as duas partes acordam «encontrar-se para debater a continuação da cooperação entre a CCIPB e a AMS, pelo menos três meses antes do termo do período inicial». As ações de promoção previstas por este contrato estão relacionadas com o compromisso da Ryanair de explorar uma rota Pau-Bristol à razão de três voos por semana durante o mesmo período. Em contrapartida de uma ligação Internet ao sítio indicado pela CCIPB na página inicial em inglês do sítio www.ryanair.com, durante 8 dias, a CCIPB paga à AMS o montante de […] euros.

— Por decisão de 15 de junho de 2009, a CCIPB autorizou o seu presidente a alterar o montante do contrato de serviços de *marketing* de 2005, reduzindo-o para […] euros no ano de 2009, devido a uma redução para 211 do número de voos programados pela Ryanair para sua rota Pau-Londres.

— Foi concluído um aditamento ao contrato de serviços aeroportuários de 2005 sob a forma de uma carta de aceitação por parte da CCIPB, em 16 de junho de 2009, da aplicação das condições estipuladas no contrato de serviços aeroportuários de 2005 à rota Pau-Bristol na época estival de 2009.

— Em 16 de junho de 2009, foi celebrado um contrato de serviços de *marketing*, por um período compreendido entre 1 de abril de 2009 e 24 de outubro de 2009, renovável por acordo três meses antes do seu termo. As ações de promoção previstas por este contrato estão relacionadas com a exploração da rota Pau-Bristol à razão de dois voos por semana, estando provisoriamente programados 60 voos durante o mesmo período. Em contrapartida de uma ligação Internet ao sítio indicado pela CCIPB na página inicial em língua inglesa do sítio www.ryanair.com, durante 9 dias, a CCIPB paga à AMS o montante de […] euros. A exploração dessa rota terminou em outubro de 2009.

— Um contrato de serviços de *marketing* celebrado em 28 de janeiro de 2010 «por um período inicial que começa na data da sua assinatura e termina um ano após a data de lançamento das rotas» e que pode ser «prolongado por um período suplementar de um ano». As ações de promoção previstas por este contrato estão relacionadas com a exploração da rota Pau-Londres Stansted a partir de 30 de março de 2010, à razão de três voos por semana, com 220 voos no mínimo, da rota Pau-Charleroi a partir da mesma data, à razão de três voos por semana, com 100 voos no mínimo, e da rota de Pau-Beauvais a partir de abril de 2010, à razão de três voos por semana, com 100 voos no mínimo. Em contrapartida de uma ligação Internet ao sítio indicado pela CCIPB nas páginas iniciais inglesa, belga, neerlandesa e francesa do sítio www.ryanair.com, durante períodos de 25 ou 45 dias, a CCIPB paga à AMS o montante de […] euros.

(79) Os serviços propostos pela AMS, bem como as suas condições financeiras, constam do artigo 3.º dos diversos contratos de serviços de *marketing*. As autoridades francesas sustentam que a evolução dos montantes pagos à AMS teve a ver com a assinatura de novos contratos relacionados com as novas rotas (Charleroi, Bristol) e com as variações introduzidas nos programas de voos previstos, nomeadamente na rota Pau-Londres Stansted. Quando terminaram os contratos de 30 de junho de 2005 e de 25 de setembro de 2007, renovados, foi celebrado um novo contrato, tendo em conta todas as rotas asseguradas a partir de 30 de março de 2010.

(80) Segundo as autoridades francesas, não foram celebrados novos contratos de serviços aeroportuários após o termo do contrato de 2005, em abril de 2010. Por conseguinte, o tarifário aplicado à Ryanair entre abril de 2010 e abril de 2011 foi o adotado na comissão económica consultiva para as taxas regulamentadas e o previsto pelo contrato de 2005 para a assistência em escala, uma vez que as negociações de um novo contrato não tinham tido êxito. As autoridades francesas afirmaram ainda que só os serviços de *marketing* foram objeto de um novo contrato.

(81) A França alega que as rotas de Pau-Londres, Pau-Charleroi e Pau-Beauvais, visadas pelo contrato de serviços aeroportuários, foram iniciadas em 30 de março de 2010, no caso das duas primeiras, e em abril de 2010, no caso da terceira. O período inicial terminou, assim, no fim do programa de inverno de 2010/2011. Por carta de 14 de fevereiro de 2011, a CCIPB «constatando que o contrato não foi prolongado por um período suplementar de um ano, dentro dos prazos estabelecidos» solicitou à AMS «que tomasse em consideração a caducidade automática do contrato em 1 de abril de 2011».

(82) Nas suas cartas de 30 de maio de 2011 e de 10 de maio de 2012, a França apresentou um balanço dos montantes pagos à empresa AMS (ou à Ryanair no caso do contrato de 28 de janeiro de 2003) pela CCIPB e pelas outras entidades públicas, durante o período de 2003 a 2011. O montante total dos pagamentos efetuados neste período ascendeu a [4-6] milhões de euros, a título dos contratos referidos nos considerandos 64 a 81. Os montantes exatos pagos pela CCIPB e pelas outras entidades públicas à empresa AMS (ou à Ryanair) figuram no Quadro 2 *infra*.

Quadro 2

Subvenções à AMS ou à Ryanair por rota explorada

(em milhares de euros)

Subvenção paga à AMS ou à Ryanair por rota explorada	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Pau-Londres	[…]	[…]	[…]	437	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Charleroi					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Bristol						[…]	[…]			[…]
Pau-Beauvais								[…]	[…]	[…]
Total dos pagamentos efetuados à AMS ou à Ryanair	[…]	[…]	[…]	**437**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	**[4 000--6 000]**

Fonte: Cartas da França de 30 de maio de 2011 e 10 de maio de 2012 ([1]).

([1]) Em relação a 2011, a inexistência de uma repartição precisa entre as diversas rotas levou a Comissão a distribuir o montante total entre elas nas mesmas proporções que foram registadas em 2010.

4.2. *O CONTRATO CELEBRADO ENTRE A CCIPB E A TRANSAVIA*

(83) A CCIPB assinou um contrato com a companhia aérea Transavia em 23 de janeiro de 2006. Este contrato foi celebrado por um período de três anos a contar de 26 de abril de 2006, data de arranque da rota Pau-Amesterdão, e podia ser renovado por um período suplementar de dois anos. De facto, foi tacitamente renovado em abril de 2009, mas depois rescindido em outubro de 2009, na sequência da decisão da Transavia de pôr termo aos seus serviços.

(84) Este contrato previa pagamentos por serviços de *marketing* no valor de 250 000 euros, nos primeiros dois anos, caso se realizassem 156 voos a partir do aeroporto por ano. Se o número de voos fosse inferior a 156 por ano, o pagamento seria ajustado proporcionalmente. No terceiro ano, o pagamento era de […] euros por passageiro embarcado (com um limite máximo anual de […] euros).

(85) O contrato também previa uma opção de renovação por mais dois anos, com um pagamento de […] euros por passageiro embarcado, no quarto ano, e de […] euros por passageiro embarcado, no quinto ano.

(86) Ao abrigo deste contrato, a CCIPB pagou, no total, [700 000-900 000] euros à Transavia pelas prestações de *marketing* que esta efetuou entre 26 de abril de 2006 e 29 de outubro de 2009.

4.3. *AS INJEÇÕES DE CAPITAL CONCEDIDAS POR DIVERSAS ENTIDADES PÚBLICAS AO AEROPORTO DE PAU*

(87) Na sua carta de 30 de maio de 2011, a França apresentou à Comissão um balanço de todas as subvenções concedidas ao aeroporto a partir de recursos públicos. As medidas abrangidas pelo alargamento do procedimento são descritas nos considerandos 88 a 107. A França sustenta que o aeroporto não beneficia de qualquer financiamento estatal destinado a equilibrar a sua exploração.

(88) Para efeitos da sua apreciação face às disposições aplicáveis em matéria de auxílios estatais, há que distinguir as subvenções «de equipamento» pagas pelas diferentes entidades públicas das subvenções concedidas pelo Estado para cobrir os custos que as autoridades francesas alegam ser resultantes de missões de poder público.

Quadro 3

Aeroporto de Pau Pyrénées. Injeções de capitais que o aeroporto recebeu de diversas entidades públicas no período de 2000-2010

(em milhares de euros)

Natureza da Subvenção	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Subvenção Estatal FIATA (Missões de poder público)			396		11		400	300				1 107
Subvenção Estatal de Equipamento (dotação para investimentos de poder público)	166 (instalações SSLIA ([1])		1 782 (2 Tomógrafos + Veículo) SSLIA	466 (Veículo SSLIA)								2 414
Total Subvenção de Equipamento para Missões de Poder Público	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Conseil Général Pyrénées Atlantiques (Dotação de equipamento)	1 326 (terminais de carga)		91 (material pista)			478 (obras na taxiway)						1 895
Conseil Régional d'Aquitaine	1 413 (terminais de carga)	2 164 (terminais de passageiros)	232 (terminais)			479 (obras na *taxiway*)						4 288
Syndicat des Communes et Agglomération Pau	1 479 (terminais de carga e de passageiros)	1 683 (terminais de passageiros)	643 (terminais de passageiros)	5 (terminais)								3 810
FEDER		1 559 (terminais de passageiros)	1 184 (terminais)	291 (terminais de passageiros)		653 (obras na taxiway)						3 687

(em milhares de euros)

Natureza da Subvenção	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Gaz de France				38 (Cogeração central)								38
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau Pyrénées										4 030 (reparação da pista e balizagem)	100 (reparação da pista e balizagem)	4 130
Total Subvenção de equipamento (além das missões de poder público)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Conseil Général Pyrénées Atlantiques (Reembolso do empréstimo de capital contraído)	97	272	113	122	98	77						779
Investimentos realizados	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA).

4.3.1. SUBVENÇÕES DE «EQUIPAMENTO»

(89) Ao longo do período de 2000-2010, o aeroporto recebeu pagamentos (a seguir designados por «subvenções de equipamento») do sindicato misto, do Estado, de diversas autarquias locais, do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional («FEDER») e da Gaz de France, para financiar diversos investimentos (terminais, reparação da pista, reparação da balizagem, gare de mercadorias, central de cogeração, etc.), num montante total de cerca de 17,8 milhões de euros (ver quadro 3, *supra*).

(90) O Conseil Général des Pyrénées Atlantiques (Conselho Geral dos Pirenéus Atlânticos) concedeu ao aeroporto uma «dotação de equipamento» de 1,895 milhões de euros para financiar os terminais de mercadorias, o material para a pista e as obras a nível da *taxiway*. A França afirmou também que o Conselho Geral dos Pirenéus Atlânticos tinha pago, entre 2000 e 2005, um montante de 779 000 euros a título do reembolso do capital de um empréstimo, especificando que essa medida teve origem num protocolo sobre o plano de financiamento do aeroporto de Pau, celebrado em 5 de novembro de 1990 entre as autarquias locais e a CCIPB. O dito plano, num montante total máximo de 5,680 milhões de euros, incluía as obras de modernização das instalações e da balizagem, bem como a ampliação dos terminais. Nos termos do protocolo, o financiamento concedido pelas autarquias locais poderia assumir a forma de uma dotação de equipamento, de um reembolso de empréstimos contraídos pela entidade exploradora para financiar os investimentos, ou ainda de uma combinação desses meios de financiamento. O montante de 779 000 euros acima mencionado corresponde ao reembolso do capital do empréstimo que o Conselho Geral dos Pirenéus Atlânticos se tinha comprometido a cobrir, em aplicação do protocolo de 1990, e que caducava em 2005.

(91) Do Conselho Regional da Aquitânia, o aeroporto recebeu quatro subvenções num montante total de 4,288 milhões de euros para financiar os terminais de carga e de passageiros e as obras na *taxiway*.

(92) O Syndicat des Communes et la Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées concedeu ao aeroporto 3,810 milhões de euros para financiar os terminais de carga e de passageiros.

(93) O FEDER subvencionou a ampliação dos terminais de passageiros e as obras na *taxiway* num montante de 3,687 milhões de euros.

(94) A Gaz de France também concedeu 38 000 euros ao aeroporto de Pau para financiar equipamentos de cogeração, em 2003. Na altura em que concedeu este financiamento, a Gaz de France era um organismo público de caráter industrial e comercial.

(95) Por último, o sindicato misto financiou um programa de investimentos que incluía a reparação da pista e da balizagem, bem como a ampliação do parque de estacionamento de automóveis, no valor de 4,130 milhões de euros.

(96) O quadro 4 apresenta uma visão de conjunto das diversas medidas, ou seja, dos diferentes atos jurídicos que deram lugar às subvenções de equipamento acima descritas. Relativamente a cada medida, mostra as datas de concessão da subvenção de equipamento, a natureza dos investimentos financiados e os custos totais desses investimentos, os montantes totais das subvenções de equipamento recebidos em aplicação das diversas medidas, bem como os períodos em que os montantes foram pagos.

Quadro 4

Visão de conjunto das medidas que deram lugar às subvenções de equipamento

Data de concessão da subvenção	Entidades públicas que concederam a subvenção	Natureza dos investimentos	Custos totais de investimento (em milhões de euros)	Montantes totais da subvenção (em milhões de euros)	Período de pagamento
1999-2000	Conselho Geral Conselho Regional Syndicat des communes et agglomération de Pau Gaz de France	Terminais de carga e de passageiros, material de pista, central de cogeração	15,3	11,9	2000-2003

Data de concessão da subvenção	Entidades públicas que concederam a subvenção	Natureza dos investimentos	Custos totais de investimento (em milhões de euros)	Montantes totais da subvenção (em milhões de euros)	Período de pagamento
2004	Conselho Geral Conselho Regional União Europeia (FEDER)	Obras na *taxiway*	2,6	1,6	2005
2009	Sindicato misto	Renovação da pista e balizagem, ampliação do parque de estacionamento	5,1 ([1])	4,1	2009-2010

Fonte: documentos fornecidos pela França
([1]) Dos quais 450 000 euros para a ampliação do parque de estacionamento.

4.3.2. SUBVENÇÕES ESTATAIS DESTINADAS, SEGUNDO A FRANÇA, A FINANCIAR AS MISSÕES DE PODER PÚBLICO — SISTEMA DE FINANCIAMENTO DE TAIS MISSÕES NOS AEROPORTOS FRANCESES

(97) O quadro 3 apresenta igualmente as subvenções estatais que a França afirma serem destinadas a financiar as missões de poder público. Trata-se de (ver linhas 1 e 2 do quadro, período de 2000 à 2010):

— subvenções do fundo de intervenção para os aeroportos e o transporte aéreo («FIATA»), no valor de 1,107 milhões de euros;

— subvenções de equipamento no valor de 2,414 milhões de euros.

(98) No total, entre 2000 e 2010, o aeroporto de Pau recebeu, a este título, subvenções num montante total de 3,521 milhões de euros.

(99) A França alega que essas subvenções cobrem os custos das missões de poder público cuja execução compete aos gestores de aeroportos e cujo financiamento incumbe ao Estado, nos termos da legislação francesa. As missões em questão são financiadas pelo produto da taxa aeroportuária, bem como por um dispositivo complementar. O historial e as modalidades desses dispositivos, bem como os tipos de missões que financiam, encontram-se descritos nos considerandos 100 a 108.

(100) Em 1998, o Conseil d'État deliberou, no acórdão *SCARA* ([19]), que as funções de proteção e segurança nos aeroportos são missões de poder público cuja responsabilidade compete ao Estado, não podendo, por isso, ser delegadas nos utilizadores dos aeroportos através da aplicação de taxas. Na sequência desse acórdão, a Lei n.º 98-1171, de 18 de dezembro de 1998, relativa à organização de certos serviços de transporte aéreo, e o artigo 136.º da Lei n.º 98-1266 de 30 de dezembro de 1998 (lei do orçamento para 1999) ([20]) instituíram a taxa aeroportuária, a partir de 1 de julho de 1999. Trata-se de uma taxa específica, cujo produto só pode ser utilizado para financiar determinadas despesas, neste caso os custos das missões que a França considera de poder público nos aeroportos. As disposições acima referidas também criaram um dispositivo complementar de financiamento dessas missões, que é descrito nos considerandos 105 a 107.

(101) A legislação, explicitada pela regulamentação, define exatamente as missões que podem ser financiadas pela taxa aeroportuária. São elas o socorro e o combate a incêndios das aeronaves, a prevenção do risco de intrusão de animais selvagens ([21]), o rastreio da bagagem de porão, o rastreio dos passageiros e da bagagem de cabina, o controlo dos acessos comuns à zona reservada ([22]), as medidas de controlo ambiental ([23]), bem como o controlo automatizado nas fronteiras por identificação biométrica. A referência a este último foi introduzida na legislação em

([19]) Acórdão do Conseil d'État, de 20 de maio de 1998, «*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*» («*SCARA*»).
([20]) Agora codificado no artigo 1609.º-W do Código Geral dos Impostos.
([21]) No risco de intrusão de animais selvagens inclui-se, nomeadamente, o perigo suscitado pelas aves, cuja colisão com as aeronaves pode pôr em risco a segurança de pessoas e bens que nelas viajam.
([22]) O cumprimento desta missão pode incluir, por exemplo, a colocação e a manutenção de vedações entre a zona pública e a zona reservada, ou ainda a instalação de sistemas de videovigilância nos acessos a esta última.
([23]) Esta missão compreende, nomeadamente, medições do ruído, neste caso relacionadas com as trajetórias das aeronaves, bem como controlos ambientais da qualidade do ar e da água nos aeroportos.

2008. Quanto ao resto, o perímetro das missões elegíveis para financiamento através da taxa aeroportuária permaneceu inalterado desde que o dispositivo foi criado e corresponde às missões mencionadas no acórdão *SCARA*. Diversos textos regulamentares, nacionais e europeus, especificam as obrigações das entidades exploradoras de aeroportos no que se refere à execução destas missões. No caso do socorro e do combate a incêndios das aeronaves, por exemplo, a regulamentação define exatamente os meios humanos e materiais a disponibilizar em função das características do aeroporto.

(102) Todas as companhias aéreas que utilizam um dado aeroporto têm de pagar a respetiva taxa aeroportuária, que é baseada no número de passageiras e no peso da carga e do correio embarcados pela companhia. A tarifa da taxa aeroportuária por passageiro ou por tonelada de carga ou de correio é fixada anualmente, aeroporto a aeroporto, em função das estimativas dos custos gerados pelo cumprimento das missões financiadas pelo dispositivo.

(103) As entidades exploradoras de aeroportos elaboram anualmente uma declaração dos custos e do tráfego anuais. Essa declaração apresenta, em relação ao ano anterior, os níveis de tráfego e os custos das missões de proteção e de segurança, bem como os montantes recebidos a título da taxa aeroportuário e do dispositivo complementar para financiar essas missões. Contém ainda as previsões do tráfego, dos custos e das receitas relacionadas com as missões de proteção e segurança para o ano em curso e os dois anos seguintes. As declarações são verificadas pelas autoridades administrativas, que também podem efetuar controlos *in loco*. O valor da taxa é seguidamente fixado, nesta base, por um decreto interministerial.

(104) Dado que o valor da taxa é calculado com base em dados provisórios dos custos e do tráfego, foi criado um mecanismo de ajustamento *ex post* para garantir que o produto da taxa aeroportuária, eventualmente acrescido dos financiamentos concedidos ao abrigo do dispositivo complementar descrito nos considerandos 105 a 107, não ultrapassa os custos efetivamente incorridos a título das missões em causa. Nesses custos incluem-se as despesas de funcionamento e de pessoal decorrentes do cumprimento dessas missões, as amortizações dos investimentos realizados no seu âmbito e a parte das despesas gerais com elas relacionada ([24]). As entidades exploradoras dos aeroportos devem manter uma conta plurianual das receitas provenientes da taxa aeroportuária e do dispositivo complementar, bem como dos custos gerados pelas missões em causa. Caso se verifique um saldo positivo, este é transferido para as contas cumuladas dos anos anteriores, podendo resultar desta operação um saldo positivo ou negativo, que é tido em conta na fixação da tarifa para o ano seguinte. Além disso, imputam-se aos saldos positivos despesas financeiras a cargo da entidade exploradora.

(105) O dispositivo de financiamento pela taxa aeroportuária teve de ser completado por um dispositivo complementar, desde que foi criado. Na verdade, os custos de proteção e segurança não são proporcionais ao tráfego aéreo, ao contrário das receitas da taxa aeroportuária, tendo sido concluído que, nos aeroportos com pouco tráfego, seria necessário cobrar taxas aeroportuárias elevadas e dificilmente suportáveis pelos utilizadores, para equilibrar os custos de proteção e segurança. Em consequência, foi previsto que, nesses aeroportos, a taxa aeroportuária poderia ser fixada num nível inferior ao necessário para cobrir os custos, recorrendo-se a um dispositivo de financiamento complementar para custear, na medida do necessário, as missões elegíveis para financiamento pela taxa aeroportuária.

(106) Diferentes dispositivos complementares foram sucessivamente adotados. Numa primeira fase, as autoridades francesas recorreram a um fundo fiduciário, o fundo de intervenção para os aeroportos e o transporte aéreo («FIATA»), instituído em paralelo com a taxa aeroportuária e, tal como esta, pela supracitada Lei n.º 98-1266 de 30 de dezembro de 1998. Este fundo, alimentado por uma percentagem da taxa da aviação civil, substituiu o fundo de perequação dos transportes aéreos («FPTA»), inicialmente reservado ao financiamento das ligações aéreas que contribuem para o desenvolvimento regional e o ordenamento do território. O financiamento concedido pelo FIATA abrangia as missões financiadas pelo FPTA e foi alargado às missões cobertas pela taxa aeroportuária, de modo a complementá-la no caso dos aeroportos pequenos. Concretamente, as missões do FIATA dividiam-se, basicamente, em duas «secções» distintas: uma secção «aeroportos», para a cobertura complementar das missões de proteção e segurança nos aeroportos pequenos, e uma secção «transporte aéreo», para as subvenções às ligações aéreas que contribuem para o desenvolvimento regional e o ordenamento do território. As decisões de pagamento das subvenções do FIATA para o financiamento complementar das missões de proteção e segurança eram tomadas após parecer de um comité de gestão da secção «aeroportos» do FIATA.

(107) Em 2005, o FIATA foi extinto e o financiamento correspondente diretamente assumido pelo orçamento de Estado durante dois anos, de acordo com os mesmos princípios de funcionamento, designadamente a emissão do parecer de um comité de gestão. A partir de 2008, o Estado substituiu este dispositivo por um aumento da taxa aeroportuária, o

([24]) As despesas gerais estão sobretudo relacionadas com funções de apoio como a gestão dos recursos humanos, os assuntos financeiros, o controlo financeiro, as aquisições, os sistemas informáticos não especializados, a direção jurídica, os serviços gerais, a direção geral, a funções contabilísticas e o controlo de gestão.

qual levou à fixação da mesma num nível superior ao necessário para cobrir os custos das missões de proteção e segurança de alguns aeroportos. O excedente assim obtido é redistribuído pelos aeroportos mais pequenos, a fim de completar as receitas da taxa aeroportuária neles cobrada.

(108) Como já foi referido, as declarações anuais das entidades exploradoras de aeroportos, sujeitas a verificações pelas autoridades administrativas, indicam os custos previstos e efetivos, bem como as receitas previstas e efetivas provenientes da taxa aeroportuária e do dispositivo complementar. Do mesmo modo, tanto o produto da taxa aeroportuária como os financiamentos recebidos a título do dispositivo complementar constam das contas anuais mantidas pelas entidades exploradoras e que servem de base ao cálculo do saldo dos custos e das receitas reais, o qual, se for positivo, implica uma diminuição da taxa e a imputação de despesas financeiras a cargo dessas entidades. O mecanismo de declaração, controlo e ajustamento *ex post* destinado a evitar o pagamento de recursos públicos superiores aos custos realmente suportados aplica-se, assim, tanto à taxa aeroportuária como ao dispositivo complementar.

5. MOTIVOS QUE LEVARAM A INICIAR E A ALARGAR O PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

5.1. *A DECISÃO DE DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO*

(109) Na decisão de início do procedimento, a Comissão constata, em conformidade com a notificação efetuada pela França, que o pagamento baseado no contrato de serviços de *marketing* de 2005 constitui uma subvenção paga pela CCIPB à AMS. Atendendo ao caráter público da CCIPB, a Comissão considerou que o contrato implicava a utilização de recursos estatais.

(110) Quanto à existência de uma vantagem económica na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão pôs em causa que a CCIPB, ao celebrar os referidos contratos com a AMS e a Ryanair, se tenha comportado como um operador prudente numa economia de mercado, que prosseguisse uma política estrutural, global ou setorial e se pautasse por perspetivas de rendibilidade a mais ou menos longo prazo.

(111) Neste contexto, a Comissão concluiu preliminarmente, com base nas informações de que dispunha, que o contrato de serviços de *marketing* de 2005, não obstante os serviços efetivamente prestados, foi celebrado para subvencionar a rota Pau-Londres Stansted e conferiu à Ryanair, através da sua filial AMS, uma vantagem económica que essa companhia não teria recebido em condições normais de mercado. A Comissão considerou que a medida em causa era suscetível de constituir um auxílio estatal concedido pela CCIPB à AMS e sujeito à proibição de princípio prevista no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Esta apreciação baseou-se na análise das informações apresentadas pela França e nas circunstâncias da celebração desse contrato.

(112) Quanto ao contrato de serviços aeroportuários de 2005, a Comissão exprimiu dúvidas quanto à existência de uma vantagem económica conferida à Ryanair através da redução das taxas aeroportuárias.

(113) Por último, a Comissão questionou a compatibilidade destas medidas com o mercado interno, à luz das orientações de 2005.

5.2. *A DECISÃO DE ALARGAMENTO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO*

(114) No que diz respeito aos contratos celebrados entre a CCIPB, por um lado, e a Ryanair e AMS, por outro (ou seja, os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing*), a Comissão alegou, na decisão de alargamento do procedimento, que os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing* concomitantemente celebrados deviam ser apreciados em conjunto, visto que, na realidade, a Ryanair e a ANSI constituíam um único beneficiário das medidas em causa. A Comissão concluiu assim que, para determinar se os diferentes contratos constituíam auxílios estatais, era necessário aplicar o critério do operador privado numa economia de mercado nas diversas datas em que os contratos foram celebrados ([25]), designadamente:

— 28 de janeiro de 2003 (rota Pau-Londres Stansted);

— 30 de junho de 2005 (rota Pau-Londres Stansted) e 16 de junho de 2009 para a alteração desse contrato;

— 25 de setembro de 2007 (rota Pau-Charleroi) e 16 de junho de 2009 para a alteração desse contrato;

— março de 2008 (contrato de serviços aeroportuários de 17 de março de 2008, contrato de serviços de *marketing* concluído em 31 de março de 2008) (rota Pau-Bristol);

([25]) Salvo no caso de alguns contratos, a data em que as atividades visadas pelo contrato foram efetivamente iniciadas não é a data de celebração do contrato. Ver considerando 395.

— 16 de junho de 2009 (rota Pau-Bristol);

— 28 de janeiro de 2010 (rotas Pau-Londres, Pau-Charleroi e Pau-Beauvais).

(115) A Comissão concluiu que, com base nas informações ao seu dispor, não lhe era possível excluir que a Ryanair e a AMS tivessem beneficiado de um auxílio estatal no âmbito dos contratos em análise, embora considerasse que não tinha elementos suficientes para se poder pronunciar de forma definitiva a esse respeito. Para proceder a essa análise, a Comissão considerou que, com base nos indícios de que dispunha, os comportamentos do serviço da CCIPB gestor do aeroporto, da própria CCIPB e das outras entidades públicas, na sua relação com a Ryanair e a AMS, deveriam ser apreciados em conjunto.

(116) A Comissão questionou, do mesmo modo, a conformidade do contrato assinado com a Transavia com o critério do operador privado numa economia de mercado.

(117) Relativamente à compatibilidade destes eventuais auxílios às companhias aéreas ([26]), a Comissão estabeleceu uma distinção entre as medidas anteriores à entrada em vigor das orientações de 2005 e as medidas posteriores.

(118) Em relação à primeira categoria, a Comissão considerou que, para apreciar a compatibilidade dos eventuais auxílios em questão com o mercado interno, se deviam aplicar os seguintes critérios:

— a medida contribui para a realização de um objetivo de interesse comum, ou seja, para a abertura de novas rotas, viáveis a prazo, com destino a outro aeroporto da União;

— o montante do auxílio é necessário e proporcional aos custos suplementares gerados pela abertura de novas rotas e a medida comporta um efeito de incentivo;

— a medida é concedida de forma transparente e não discriminatória;

— prevê sanções caso as obrigações da companhia aérea não sejam cumpridas;

— não afeta a concorrência de forma contrária ao interesse geral.

(119) A Comissão exprimiu dúvidas quanto à satisfação destes critérios e também sobre a compatibilidade dos eventuais auxílios ao funcionamento com o mercado interno.

(120) Relativamente à compatibilidade das medidas posteriores à entrada em vigor das orientações de 2005, a Comissão referiu em especial os critérios estabelecidos nestas orientações para a concessão de auxílios ao arranque a companhias aéreas, pondo em dúvida que eles tivessem sido satisfeitos.

(121) Quanto às subvenções de equipamento concedidas à CCIPB, a Comissão manifestou dúvidas de que as autoridades públicas tivessem agido como um investidor prudente ao conceder essas subvenções. Declarou, por isso, que não podia excluir a hipótese de estas últimas constituírem auxílios estatais.

(122) No que se refere à compatibilidade dos eventuais auxílios com o mercado interno, a Comissão remeteu para os critérios definidos pelas orientações de 2005 para a concessão de auxílios ao investimento a aeroportos, pondo em causa essa compatibilidade.

6. **OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

6.1. *OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELOS TERCEIROS INTERESSADOS NA SEQUÊNCIA DO INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO*

(123) A Comissão recebeu comentários de cinco terceiros interessados:

6.1.1. CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE PAU-BÉARN (CCIPB)

6.1.1.1. ***Contrato de serviços aeroportuários celebrados com a Ryanair***

(124) A CCIPB sustenta que, tendo em conta as condições objetivas e não discriminatórias em que as taxas aeroportuárias são aplicadas à Ryanair e a todas as companhias aéreas que utilizam o aeroporto de Pau, o contrato de serviços aeroportuários não contém qualquer elemento de auxílio estatal.

([26]) Nos parágrafos seguintes da presente decisão, o termo «companhias aéreas» designará as companhias aéreas e as suas filiais, e incluirá, portanto, em particular, a AMS.

(125) A CCIPB salienta que o aeroporto de Pau autofinancia a sua exploração com receitas próprias e considera que ele não beneficia de qualquer auxílio ou financiamento estatal para equilibrar essa exploração.

(126) Quanto às taxas aeroportuárias aplicadas à Ryanair, a CCIPB confirma que elas resultam da aplicação das tarifas fixadas tanto para a Ryanair como para as outras companhias aéreas.

(127) A CCIPB assinala que existem três categorias de taxas aeroportuárias:

— as taxas aeronáuticas regulamentadas;

— as taxas de assistência em escala não regulamentadas;

— as taxas estatais.

(128) Em primeiro lugar, a CCIPB diz aplicar às companhias aéreas as taxas aeronáuticas regulamentadas (em número de quatro: a taxa de aterragem, a taxa de estacionamento, a taxa de balizagem e a taxa de passageiro) de uma forma objetiva e não discriminatória. O montante das taxas é definido numa comissão paritária constituída pelas entidades exploradoras e pelas companhias aéreas, bem como pela autoridade de tutela.

(129) A CCIPB afirma que não isenta a Ryanair das taxas de estacionamento e de balizagem, mas que o contrato refere simplesmente que «a Ryanair não tem normalmente de pagar» as ditas taxas. A CCIPB realça que, no caso da taxa de estacionamento, esta só deve ser paga quando o aparelho está mais de duas horas estacionado no aeroporto e que o tempo de escala da Ryanair não costuma exceder 25 minutos. Quanto à taxa de balizagem, a CCIPB lembra que os voos da Ryanair só se efetuam de dia, o que reduz a probabilidade de esta companhia ter de pagar uma taxa de balizagem.

(130) Em segundo lugar, no que respeita às taxas de assistência em escala não regulamentadas (por exemplo, as prestações de assistência aeroportuária ou a imobilização dos aviões), a CCIPB afirma que as tarifas são objeto de uma negociação comercial com cada companhia aérea em função da sua situação específica. Na prática, qualquer comparação meramente aritmética entre as companhias não será forçosamente pertinente, uma vez que, apesar de as aeronaves terem uma dimensão idêntica, há muitos outros critérios a ter em conta, designadamente o volume anual de movimentos realizados pela companhia, a sua frequência, o período do dia (com muito ou pouco tráfego) em que os voos são efetuados, os acréscimos previstos para os voos noturnos, os atrasos, as operações de descongelação e de limpeza das aeronaves, etc.

(131) A CCIPB sublinha, em terceiro lugar, que as duas taxas estatais (a taxa aeroportuária e a taxa de aviação civil) são aplicadas de forma estritamente idêntica a todas as companhias aéreas, não intervindo na fixação do seu montante, que é da competência da autoridade reguladora.

6.1.1.2. ***Contrato de serviços de marketing celebrado com a AMS***

(132) No entender da CCIPB, as verbas que pagou à AMS não constituem um auxílio estatal. A CCIPB alega que, enquanto autoridade concessionária do aeroporto de Pau e em conformidade com as orientações de 2005, decidiu publicar um convite à apresentação de projetos na revista Air & Cosmos do mês de dezembro de 2007, com o intuito de encontrar uma ou mais companhias aéreas dispostas, a troco de um auxílio financeiro, a iniciar voos para novos destinos europeus a partir de Pau (estavam previstos oito lotes). Todavia, constatou que em 31 de janeiro de 2008, data-limite de receção dos projetos, nenhuma companhia aérea tinha apresentado qualquer proposta.

(133) A CCIPB considera ainda que a sua decisão de celebrar o contrato de serviços de *marketing* com a Ryanair não é imputável ao Estado, visto nunca ter havido qualquer envolvimento dos poderes públicos nem das autoridades administrativas no desenrolar das negociações com a Ryanair ou no estabelecimento da parceria comercial com esta companhia.

(134) A CCIPB considera que as câmaras de comércio e indústria («CCI») exploram as instalações aeroportuárias «nos termos do direito privado».

(135) As CCI constituiriam, assim, uma «categoria muito específica de organismos públicos […] destinados a representar livremente os interesses comerciais e industriais da sua circunscrição junto dos poderes públicos». A CCIPB acrescenta que «o facto de eles estarem ligados ao Estado […] não implica só por si que lhe estejam subordinados». Ao explorar o aeroporto e, logo, ao estabelecer uma parceria com a Ryanair, a CCIPB estaria a agir com total autonomia em relação à sua tutela e sem qualquer intervenção, direta ou indireta, do Estado.

6.1.1.3. ***Critério do investidor privado numa economia de mercado***

(136) A CCIPB refere que a Ryanair lhe propôs a continuação da exploração da rota Pau-Londres Stansted após a anulação do contrato de 28 de janeiro de 2003 pelo Tribunal Administrativo de Pau, em 3 de maio de 2005.

(137) A CCIPB celebrou com a Ryanair, para a vertente operacional da ligação aérea, um contrato de serviços aeroportuários que, no seu entender, não contém diferenças de tratamento substanciais entre a Ryanair e as outras companhias aéreas que utilizam o aeroporto de Pau. Acrescenta ainda que, tendo em vista o desenvolvimento comercial do aeroporto, celebrou um contrato de serviços de *marketing* via Internet com uma filial a 100 % da Ryanair, a empresa AMS, relativamente ao qual considera ter-se comportado como um investidor privado numa economia de mercado por cinco razões, a seguir expostas nos considerandos 138 a 142.

(138) Em primeiro lugar, em contrapartida do montante pago pela CCIPB, a AMS prestaria verdadeiros serviços comerciais, nomeadamente múltiplas ligações Internet no sítio ryanair.com, que permitiam redirecionar imediatamente os internautas para os sítios *web* da CCIPB, do aeroporto, das infraestruturas da região (autocarros, comboios e táxis), do Posto de Turismo de Béarn, etc.

(139) Em segundo lugar, o sítio ryanair.com ocupa hoje, incontestavelmente, o primeiro lugar em termos de reservas de viagens na Europa e é, de longe, um dos sítios mais procurados pelos internautas que consultam o Google. Utilizar o sítio Ryanair.com para inserir publicidade ao aeroporto de Pau constituiria, assim, uma oportunidade real para o aeroporto de Pau e para as autarquias locais que este serve. Os aeroportos e outros terceiros interessados (empresas de aluguer de automóveis, hotéis, regiões, etc.) estariam dispostos a pagar os preços da tabela tarifária publicada no sítio *Web* da AMS, sendo que alguns aeroportos totalmente privados aceitavam pagar esses montantes. A CCIPB realça o valor acrescentado da publicidade feita no sítio ryanair.com, citando um estudo da empresa Planet-Work, onde se conclui que a publicidade adquirida nesse sítio ofereceria ao aeroporto de Pau e à sua região, em termos do número de visitas de internautas, uma visibilidade superior à que teriam no sítio voyages-sncf.com. A CCIPB conclui assim que os preços que lhe foram cobrados pela AMS correspondem «aos preços de mercado».

(140) Em terceiro lugar, do ponto de vista da CCIPB, o facto de pagar um preço fixo pelos serviços prestados não deve ser um critério determinante para aferir a existência de auxílio estatal.

(141) Em quarto lugar, os montantes pagos a título do contrato Pau-Charleroi permitiriam obter prestações diferentes das que a CCIPB beneficia nos termos do contrato Pau-Londres, não pagando, assim, duas vezes pelo mesmo serviço, o que contribui para demonstrar que os montantes pagos não são subvenções à abertura de uma rota. A CCIPB acrescenta ainda que, se esses montantes se destinassem a suportar o défice estrutural da exploração da rota, seriam obviamente insuficientes.

(142) Em quinto lugar, a CCIPB considera que, sendo uma «entidade pública sem fins lucrativos», tem muita dificuldade em provar que os […] euros pagos à empresa AMS lhe permitiram obter um «rendimento» de […] euros. Está convicta, todavia, de que, em termos de notoriedade e/ou de atratividade, a ligação inserida no sítio web www.ryanair.com (e a ausência de destinos próximos nesse sítio) valia o investimento efetuado.

6.1.1.4. ***Distorção da concorrência***

(143) Na opinião da CCIPB, os montantes que pagou em contrapartida das prestações de *marketing* asseguradas pela AMS não afetam o funcionamento da concorrência.

(144) O destino de Pau não teria suscitado espontaneamente o interesse de qualquer outra companhia aérea para além da Air France e, apesar dos esforços envidados pelo aeroporto, só a Ryanair, para a rota de Londres, e a Transavia, para a rota de Amesterdão, apresentaram propostas.

(145) A CIPB faz notar que a chegada das linhas *low-cost* não afetou as rotas da Air France, cujo tráfego a partir de Pau aumentou desde 2003.

6.1.2. ASSOCIAÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS EUROPEIAS (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES «AEA»)

(146) A AEA considera ser uma parte interessada no caso vertente, dado que um dos seus membros é uma companhia aérea utilizadora do aeroporto de Pau (a Air France). De um modo mais geral, a AEA, que representa os interesses das transportadoras europeias «em rede», considera ter um interesse natural no acompanhamento da aplicação das orientações de 2005, sustentando que as transportadoras ilicitamente beneficiadas com reduções das suas taxas contribuem para criar distorções da concorrência no mercado interno, em detrimento de outras transportadoras que são obrigadas a suportar os custos das suas atividades.

(147) Na opinião da AEA, os dois contratos assinados pela CCIPB com a Ryanair e a AMS, a sua filial a 100 %, ou seja: 1) o contrato de serviços aeroportuários relativo à rota Londres Stansted-Pau e 2) o contrato de serviços de *marketing* via Internet, pelo qual a AMS recebe um montante fixo de 437 000 euros por ano, suscitam justificadas e fortes inquietações.

(148) A seu ver, o facto de a Ryanair ser o único utilizador do aeroporto que beneficia de um contrato específico para os serviços aeroportuários é uma prática mais do que discutível. Além disso, considera que a Ryanair não deveria estar isenta das taxas de estacionamento e de balizagem e que, quando as suas rotações excedem duas horas, deveria pagar as mesmas taxas que as outras companhias aéreas.

(149) A AEA afirma que os diversos tribunais franceses reconheceram claramente que o contrato de serviços de *marketing* assinado com a AMS criou condições excessivamente favoráveis para a Ryanair ([27]). Lembra que o Tribunal Administrativo de Pau também empregou expressões como «desequilíbrio», num acórdão proferido em maio de 2005, no qual teve de concluir que esse tipo de contratos constituía um auxílio financeiro à Ryanair. A AEA não põe em causa a prática dos serviços de *marketing* enquanto tal, mas duvida que as condições normais de mercado tenham sido respeitadas nas disposições contratuais em causa.

6.1.3. RYANAIR

(150) A Ryanair sustenta que os termos e condições do contrato de serviços aeroportuários de 2005 obedecem às condições do mercado e que o contrato não confere qualquer vantagem seletiva à companhia, pelo que não falseia a concorrência nem afeta as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(151) A companhia salienta que paga os encargos e taxas aeronáuticas normais em vigor no aeroporto de Pau, para além das comissões sobre as vendas de bilhetes e o excesso de bagagem, especificando que essas taxas são semelhantes às aplicadas noutros aeroportos comparáveis ou a outras transportadoras aéreas que exercem atividades no aeroporto de Pau. Acrescenta ainda que, tanto quanto sabe, a CCIPB não lhe reserva um tratamento mais favorável do que aquele a que as restantes companhias aéreas têm direito.

(152) A Ryanair defende que as reduções condicionais das taxas de estacionamento e de balizagem, bem como das despesas de manutenção, previstas nos artigos 7.1.3 e 7.2 do contrato de serviços aeroportuários de 2005, se baseiam em critérios objetivos especificados no contrato, isto é, no facto de não ser necessária iluminação artificial durante o dia, nem grandes esforços de estacionamento ou manutenção, tendo em conta o período de rotação de 25 minutos da companhia e a natureza sumária do serviço que ela presta aos seus passageiros. A Ryanair faz notar que essas isenções também se aplicam a outras companhias aéreas semelhantes e que o artigo 3.º do contrato de serviços aeroportuários de 2005 refere expressamente que a CCIPB deve aplicar as condições concedidas à Ryanair às outras companhias aéreas comparáveis ([28]).

(153) A Ryanair sublinha que os termos e condições que lhe foram propostos não são sigilosos e que, ao contrário das práticas correntes no setor, o contrato de serviços aeroportuários de 2005 autoriza expressamente a CCIPB a revelar o seu conteúdo a outras companhias aéreas.

(154) A Ryanair afirma que não recebeu da CCIPB nenhuma vantagem ilegal, no âmbito do contrato de serviços aeroportuários de 2005, e que a relação transparente visada pelo contrato se caracteriza pela ausência de seletividade, condição essencial (embora não suficiente) para que uma medida seja classificada como auxílio estatal. Alega ainda que as medidas em causa não satisfazem as outras condições necessárias para considerar que existe auxílio estatal (afetação das trocas comerciais entre Estados-Membros e distorção da concorrência, por exemplo).

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) A AMS refere que propõe espaços publicitários no sítio Internet da Ryanair nas condições habituais do mercado e sujeitos às tarifas publicadas no seu próprio sítio *web*.

(156) Esta empresa considera que o contrato de serviços de *marketing* via Internet celebrado com a CCIPB não se encontra abrangido pelo âmbito de aplicação das regras da União em matéria de transportes porque é um contrato clássico de publicidade comercial, semelhante aos que são frequentemente concluídos com jornais, canais de televisão, estações de rádio e fornecedores de espaços publicitários exteriores, etc.

([27]) A AEA refere-se, em particular, ao acórdão do Conselho de Estado de 27 de fevereiro de 2006, *Compagnie Ryanair Limited* (n.º 264406).

([28]) O artigo 3.º do contrato de serviços aeroportuários de 2005 dispõe o seguinte: «Não exclusividade. O presente contrato é celebrado a título não exclusivo. As condições de que a Ryanair beneficia ao abrigo do presente contrato serão igualmente aplicadas a qualquer companhia aérea com a qual o Aeroporto Pau-Pyrénées decida abrir uma nova rota internacional de baixo custo. As ditas condições serão adaptadas às características das rotas internacionais recém-criadas, nomeadamente: frequência dos voos, número de passageiros transportados e condições tarifárias dos voos».

(157) Segundo a AMS, as condições em que a CCIPB adquiriu espaços publicitários no sítio Internet da Ryanair refletem as condições do mercado e são coerentes com estas. Quanto ao valor dos espaços, a AMS salienta que os preços que para eles fixa refletem o crescente sucesso comercial do sítio e a sua capacidade fora do comum para servir de suporte a mensagens publicitárias dirigidas a um público muito específico.

(158) A AMS alega que o sítio Internet da Ryanair é um espaço publicitário muito mais apetecido do que qualquer outro sítio de viagens, seja qual for o portal geral que a Comissão utilize como ponto de comparação, lembrando que ele regista mais de 300 milhões de páginas impressas por mês.

(159) A AMS sustenta que a CCIPB adquiriu espaços publicitários nas mesmas condições que os clientes privados e que os preços definidos no contrato de serviços de *marketing* via Internet correspondem às tarifas correntes na altura do contrato e que aplicava de forma idêntica a todos os clientes, públicos ou privados. Refere ainda que alguns gestores privados de aeroportos ([…] e […] por exemplo) assinaram com a AMS contratos semelhantes ao acordo concluído com a CCIPB.

(160) A AMS contesta a pertinência de analisar a necessidade do contrato em causa, invocada pela Comissão da seguinte forma na decisão de início do procedimento: «[…] a Comissão interroga-se sobre se a CCIPB necessitará dos serviços de marketing contratados e se o contrato de prestação de serviços comerciais não terá sido celebrado unicamente para subsidiar a ligação entre Pau e Londres-Stansted» ([29]).

(161) Com efeito, segundo a AMS, este tipo de operação efetuada em condições de mercado exclui a existência de auxílio e não existem precedentes jurídicos no que respeita à avaliação da «necessidade». No entanto, já que a Comissão insiste em pôr em causa essa necessidade, a AMS recorda que a CCIPB é responsável pela promoção da região de Pau-Béarn e pela exploração do aeroporto de Pau, considerando que, tendo em conta estes dois objetivos, a publicidade no sítio Internet da Ryanair é lógica do ponto de vista comercial.

(162) Quanto à aquisição de espaços publicitários para promover a região, a AMS acentua que as câmaras de comércio e indústria francesas concorrem entre si e têm de recorrer a um «*marketing* territorial» para que a sua região vença a concorrência.

(163) Na opinião da AMS, o espaço publicitário adquirido no sítio Internet da Ryanair permite dar mais visibilidade ao aeroporto de Pau e a CCIPB tem interesse comercial direto nessa aquisição porque o crescimento do número de passageiros dela resultante atrai empresas auxiliares para o aeroporto e aumenta as receitas deste último.

(164) A AMS defende que a CCIPB não faz publicidade no sítio Internet da Ryanair para subsidiar a rota Pau-Londres, mas sim porque o espaço desse sítio Internet que a AMS disponibiliza à CCIPB é um recurso comprovadamente procurado por outros anunciantes, incluindo do setor privado. Descrever a venda desse espaço como um simples pretexto para obter subvenções seria, por isso, inexato.

(165) A AMS considera que o contrato de serviços de *marketing* via Internet não constitui um auxílio porque as suas condições correspondem às de um contrato comercial clássico e não conferem qualquer vantagem à AMS (ou à Ryanair). Conclui, assim, que o acordo não falseia a concorrência nem afeta as trocas comerciais entre Estados-Membros.

6.1.5. AIR FRANCE

(166) A Air France realiza, a partir do aeroporto de Pau, cerca de cinco frequências diárias com destino ao aeroporto de Paris Orly, 3 frequências diárias para o aeroporto de Paris Roissy Charles de Gaulle, e 4 frequências diárias para o aeroporto de Lyon (através de uma filial).

(167) A Air France observa que as vantagens concedidas à companhia Ryanair, bem como à sua filial AMS, e de que a Air France não beneficia, reduzem significativamente os custos de exploração da Ryanair. Considera, por isso, que a concorrência direta entre esta última e a Air France é afetada, não só em relação aos voos com partida e destino ao aeroporto de Pau, mas às ligações intracomunitárias em geral, afetando, assim, as trocas comerciais entre Estados-Membros de forma direta.

([29]) Decisão de início do procedimento, ponto 43.

6.1.5.1. ***Taxas aeroportuárias***

(168) A Air France observa que, segundo a brochura tarifária de 2007 publicada pela CCIPB, a tarifa pública da taxa de estacionamento é de 0,16 euros tonelada/hora. Esta taxa é aplicável sempre que a aeronave permaneça pelo menos duas horas na plataforma de estacionamento. A Air France não estranha que a Ryanair não pague essa taxa por uma rotação de 25 minutos, mas considera que, de qualquer modo, sempre que uma rotação exceda duas horas, a Ryanair deve proceder ao seu pagamento.

(169) A Air France assinala que, segundo a já citada brochura tarifária, a tarifa pública da taxa de balizagem é de 35,18 euros por movimento-avião. Esta taxa deve ser paga quando os equipamentos de balizagem são utilizados para um «movimento-avião», ou seja, uma aterragem ou descolagem, tanto de dia como de noite. Por conseguinte, o facto de não se aplicar essa taxa à companhia Ryanair, a pretexto de que esta só efetua rotações diurnas, viola as condições gerais de aplicação dessa taxa.

(170) A Air France realça que as tarifas públicas são habitualmente revistas ao longo do tempo e considera que a Ryanair — tal como as outras transportadoras que operam de e para o aeroporto de Pau — deve estar sujeita às eventuais variações destas taxas.

6.1.5.2. ***Prestação de serviços de assistência aeroportuária.***

(171) A Air France refere que a prestação de assistência em terra de que beneficia em Pau está formalmente contratualizada. Lembra ainda que, nos termos das orientações de 2005, «um gestor de aeroporto que opere na sua qualidade de prestador de serviços em escala pode aplicar tarifas diferentes às taxas de assistência faturadas às companhias aéreas, se tais diferenças refletirem diferenciais de custo associados à natureza ou dimensão dos serviços prestados». A Air France sublinha que, no seu acórdão de 3 de maio de 2005, o Tribunal Administrativo de Pau considerou que um desconto injustificado nas tarifas das prestações de assistência em escala concedido à Ryanair constituía um auxílio estatal, o qual, por não ter sido notificado, deveria ser considerado ilegal.

(172) A Air France salienta que realiza um número significativamente maior de serviços com partida ou destino ao aeroporto de Pau do que a companhia Ryanair. Nestas condições, afigura-se-lhe que as tarifas que a CCIPB concede à Ryanair pelas prestações de assistência aeroportuária não deveriam ser mais vantajosas do que aquelas de que a Air France beneficia.

6.1.5.3. ***Contrato de serviços de marketing celebrado com a AMS***

(173) A Air France conclui que este tipo de contratos entre a entidade gestora de um aeroporto e a AMS, filial da Ryanair, parece ser uma prática corrente desta companhia nos aeroportos a partir dos quais decide abrir rotas aéreas. Recorda que os tribunais administrativos franceses já penalizaram este tipo de medidas, por os pretensos serviços de promoção não serem prestados ou de serem prestados em condições excessivamente favoráveis à Ryanair.

(174) A Air France cita o «desequilíbrio» assinalado pelo Tribunal Administrativo de Pau, no seu acórdão de 3 de maio de 2005, entre os compromissos recíprocos das partes na convenção celebrada entre a CCIPB e a Ryanair em 2003, considerando justificável questionar a existência de equilíbrio entre os deveres das partes no acordo celebrado em 2005 com a AMS. Segundo afirma, nada indica que o montante envolvido possa ser total ou parcialmente restituído pela Ryanair, tanto em caso de encerramento da ligação aérea em causa, como em caso de não realização dos objetivos promocionais eventualmente fixados.

(175) A Air France não contesta que alguns auxílios de «*marketing*» possam ser aceitáveis à luz das regras comunitárias, mas considera pouco provável que o suposto contrato de «serviços de *marketing*» satisfaça as condições exigidas para ser compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

6.1.5.4. ***Conclusão***

(176) A Air France pretende que se ponha termo aos pagamentos, a seu ver indevidos, de que a Ryanair beneficia no aeroporto de Pau desde 2005 e que se ordene a recuperação do auxílio ilegal junto da Ryanair.

6.2. *OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELOS TERCEIROS INTERESSADOS NA SEQUÊNCIA DO ALARGAMENTO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO*

6.2.1. CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE PAU-BÉARN (CCIPB)

(177) A CCIPB considera que os contratos de serviços de *marketing* e os contratos de serviços aeroportuários que celebrou com as companhias aéreas e/ou com as suas filiais não contêm quaisquer elementos de auxílio estatal.

(178) A CCIPB observa que os contratos têm uma natureza e um objeto radicalmente diferentes, devendo ser analisados separadamente, pouco importando que tenham sido celebrados no mesmo dia, porque cada um deles visa um objetivo diferente. O contrato de serviços aeroportuários pretende definir as condições em que o aeroporto de Pau disponibiliza as suas instalações às companhias aéreas e lhes presta diversos serviços aeroportuários remunerados. Pelo contrário, o contrato de serviços de *marketing* destina-se a definir as condições em que uma companhia aérea deve promover no seu sítio Internet, a troco de uma remuneração, o aeroporto de Pau e as atrações turísticas e de negócios da região de Pau e do Béarn. Os dois tipos de contratos não estão, portanto, intrinsecamente ligados. Do mesmo modo, o facto de os termos e condições em que os serviços aeroportuários assegurados pelo aeroporto e os serviços de *marketing* prestados por uma companhia aérea ou uma das suas filiais poderem figurar num único e mesmo contrato não significa, porém, que a análise jurídica da existência de auxílio estatal deva incidir sobre os dois tipos de serviços que não «são compensáveis entre si».

(179) Quanto aos comportamentos da CCIPB e das outras entidades públicas, a CCIPB considera que não há motivo para serem apreciados conjuntamente, pelo menos no caso dos contratos de serviços de *marketing* (o que constitui mais uma justificação para os contratos serem apreciados distintamente), visto terem sido negociados e celebrados pela CCIPB de forma estritamente autónoma, sem intervenção de outras entidades públicas.

6.2.1.1. ***Os contratos de serviços de marketing celebrados pela CCIPB***

Imputabilidade

(180) Segundo a CCIPB, os pagamentos efetuados a título dos contratos de serviços de *marketing* não são imputáveis ao Estado porque a CCIPB usufrui de total autonomia na gestão do aeroporto relativamente às suas autoridades de tutela. As decisões de pagar, por um lado, à Ryanair, depois à AMS e, por outro lado, à Transavia, pela prestação de serviços de *marketing*, teriam sido tomadas pela CCIPB de forma autónoma e individual, sem intervenção direta ou indireta do Estado.

Vantagem económica concedida às companhias aéreas

(181) A CCIPB diz ter agido claramente como agiria um investidor privado prudente numa economia de mercado. Em especial, a empresa AMS e a empresa Transavia teriam prestado verdadeiros serviços comerciais, a saber, as ligações inseridas no seu sítio Internet que permitem redirecionar os internautas diretamente para os sítios *Web* da CCIPB, remunerados a preços de mercado. A CCIPB destaca, neste aspeto, o importante número de visitantes dos sítios Internet da Ryanair e da Transavia.

(182) A CCIPB assinala ainda que os preços aplicados pela AMS constam de uma tabela fixa pública disponível no seu sítio *web*. Trata-se de uma tabela indistintamente aplicada a todos os clientes aeroportuários da AMS, incluindo alguns aeroportos britânicos inteiramente privatizados. A Transavia, pelo seu lado, assegurava prestações de *marketing* para um aeroporto privado da Itália.

(183) A CCIPB acrescenta que alguns aeroportos franceses, geridos por empresas privadas (por delegação de serviço público) parecem ter celebrado um contrato de serviços de *marketing* com a AMS, nomeadamente o aeroporto de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, gerido pela empresa canadiana SNC-Lavalin, o que prova, a seu ver, a compatibilidade do seu comportamento com o de um operador privado.

(184) A CCIPB observa igualmente que o facto de os serviços prestados terem um preço fixo não parece ser um critério determinante de classificação como auxílio estatal e que os montantes pagos a título do contrato Pau-Charleroi lhe permitem obter prestações diferentes das que beneficia ao abrigo do contrato Pau-Londres, não pagando, assim, duas vezes pelo mesmo serviço. A CCIPB considera, aliás, que os montantes pagos não são suficientes para abrir uma rota aérea.

(185) No entender da CCIPB, quando adquiriu essas prestações de serviços de *marketing* pelos preços mencionados nos contratos beneficiou de contrapartidas económicas incontestáveis em dois aspetos. Em primeiro lugar, as prestações de *marketing* teriam afetado favoravelmente as receitas de exploração do aeroporto, ajudando nomeadamente a aumentar o fluxo de passageiros no aeroporto. Em segundo lugar, e subsidiariamente, essas contrapartidas também teriam beneficiado toda a cidade de Pau e a sua região.

(186) A CCIPB não concorda com a afirmação do consultor de que «a estratégia da Ryanair ao celebrar os contratos de serviços de marketing é obter uma subvenção do aeroporto que lhe permita manter os seus preços a um nível baixo». Ao contrário do consultor, a CCIPB considera ter grande interesse comercial na aquisição dessas prestações porque o aeroporto de Pau é um aeroporto regional que não beneficia de um afluxo natural de passageiros em número suficiente para equilibrar as suas contas de exploração. Lembra que, desde que a Ryanair chegou ao aeroporto e se realizaram os esforços promocionais no seu sítio Internet, o tráfego do aeroporto de Pau aumentou substancialmente.

(187) Por último, a CCIPB afirma que se recusou a renovar o contrato de serviços de *marketing* com a AMS porque os novos preços em negociação eram demasiado elevados, uma decisão comprovativa de que não estava disposta a acolher a Ryanair a qualquer preço.

Distorção da concorrência

(188) A CCIPB sustenta que os montantes pagos em contrapartida das prestações de *marketing* em nada afetaram a concorrência entre as companhias aéreas nem entre os aeroportos, sublinhando que tem de fazer esforços de promoção devido às suas enormes dificuldades para atrair companhias aéreas, visto que estas preferem desviar-se para aeroportos de proximidade mais atrativos para o turismo de lazer. A título de exemplo, cita o aeroporto de Biarritz-Anglet-Bayonne, que serve uma região famosa pelas suas praias, e o aeroporto de Tarbes-Lourdes, que beneficia do santuário religioso de Lourdes.

(189) A CCIPB refere que, no aeroporto de Pau, a concorrência exercida pelas companhias de baixo custo em nada afetou a atividade da Air France, que só cessou de crescer em 2008, quando eclodiu a crise económica. Salienta ainda que, antes da chegada da Ryanair em 2003, nenhuma companhia aérea explorava rotas internacionais com partida do aeroporto de Pau, pelo que tal chegada não afetou a concorrência nas rotas existentes.

6.2.1.2. ***Os contratos de serviços aeroportuários***

(190) A CCIPB recorda que as taxas aeroportuárias são globalmente aplicadas de forma idêntica a todos os utilizadores e companhias aéreas que frequentam a plataforma do aeroporto de Pau, refutando a existência de quaisquer práticas discriminatórias.

(191) Por outro lado, a CCIPB não subscreve a conclusão do consultor de que as taxas não regulamentadas variam de uma companhia aérea para outra sem qualquer justificação. Segundo afirma, as tarifas das prestações não regulamentadas são negociadas com cada companhia aérea em função da sua situação específica. A CCIPB conclui desses argumentos que nenhum dos contratos de serviços aeroportuários analisados pela Comissão contém elementos de auxílio estatal.

6.2.1.3. ***Subvenções ao aeroporto***

(192) A CCIPB considera que nenhuma das «subvenções» recebidas pelo aeroporto de Pau no período de 2000-2010 e visadas pelo procedimento formal de investigação contém elementos de auxílio estatal.

Subvenções relativas às missões de poder público

(193) A CCIPB afirma que as subvenções no valor de 3,521 milhões de euros mencionadas na secção 4.3.1 se destinaram a financiar missões confiadas por lei às entidades gestoras de aeroportos, mas que normalmente incumbem ao Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público. Deste modo, estas missões não teriam natureza económica e, por isso, as subvenções em causa não estariam abrangidas pelo âmbito de aplicação das regras relativas aos auxílios estatais.

Subvenções de equipamento

(194) A CCIPB considera que as subvenções de equipamento concedidas pelo sindicato misto e pelas autarquias locais não contêm elementos de auxílios estatais. Alega que esses montantes serviram para financiar investimentos realizados pelos proprietários da infraestrutura aeroportuária com vista à manutenção e modernização da mesma, ou seja, à valorização do seu próprio património. Estes investimentos teriam sido, assim, realizados em único benefício dos seus proprietários e não conferiram qualquer vantagem económica à CCIPB, visto não terem aliviado os encargos de exploração que esta tem normalmente de suportar enquanto gestora do aeroporto. Estes montantes apenas «transitaram» pela CCIPB, a quem, na sua qualidade de gestora de um equipamento de utilidade pública, foi confiada a missão de realizar as ditas obras de manutenção, modernização e melhoramento.

(195) Por conseguinte, no entender da CCIPB, ao pagarem subvenções de equipamento, a autoridade concedente e as autarquias locais limitam-se a intervir, muito naturalmente, como proprietárias que são das infraestruturas aeroportuárias, no âmbito da concessão do equipamento de utilidade pública, na realização de obras de modernização, manutenção e melhoramento do serviço público aeroportuário, para valorizarem o seu património. Tratar-se-ia, portanto, de investimentos que incumbem naturalmente ao proprietário do equipamento e não à entidade que o explora.

(196) A CCIPB faz notar, além do mais, que no termo da concessão (final de 2015) terá de restituir as ditas infraestruturas aeroportuárias aos respetivos proprietários, juntamente com os investimentos realizados.

(197) Além disso, as subvenções em questão em nada falsearam a concorrência com os outros aeroportos das vizinhanças (Tarbes-Lourdes-Pyrénées e Biarritz-Anglet-Bayonne) porque estes também receberam subvenções semelhantes das respetivas autoridades concedentes.

(198) Quanto ao montante de 38 000 euros recebido da Gaz de France em 2003, a CCIPB afirma que essa medida não é imputável ao Estado, tendo sido tomada de forma autónoma pela Gaz de France. Considera, aliás, que essa decisão não terá conferido qualquer vantagem económica ao aeroporto de Pau, visto que a Gaz de France agiu como um investidor privado prudente numa economia de mercado. Com efeito, a Gaz de France tinha sugerido à CCIPB que construísse uma instalação de cogeração, a qual permitiu que o aeroporto poupasse energia em matéria de aquecimento e climatização e que a Gaz de France fornecesse o gás necessário para o seu funcionamento.

Compatibilidade ao abrigo da Decisão 2005/842/CE da Comissão

(199) A CCIPB observa que a Decisão 2005/842/CE da Comissão ([30]) (a seguir designada «Decisão SIEG de 2005») é aplicável às medidas analisadas. Sublinha ainda que no âmbito de aplicação dessa decisão, figuram «as compensações de serviço público concedidas a aeroportos […] que tenham registado um tráfego médio anual inferior a 1 000 000 de passageiros […], durante os dois exercícios precedentes ao da atribuição do serviço de interesse económico geral» e cujo «montante anual de compensação do serviço em causa seja inferior a 30 milhões de euros» (artigo 2.º). Assim, para a CCIPB, que considera ter sido incumbida do fornecimento de um serviço público aeroportuário, se as subvenções pagas ao aeroporto constituíssem auxílios, esses auxílios seriam compatíveis e estariam isentos da obrigação de notificação prévia ao abrigo da Decisão SIEG de 2005.

Compatibilidade ao abrigo das orientações de 2005

(200) A CCIPB defende, subsidiariamente, que as subvenções recebidas pelo aeroporto de Pau e pela CCIPB preenchem os critérios de compatibilidade previstos nas orientações de 2005.

6.2.2. RYANAIR

(201) A Ryanair alega que a Comissão não devia ter juntado os dois acordos celebrados com a CCIPB, um pela Ryanair e o outro pela AMS, num único processo relativo a um suposto auxílio estatal. A companhia aérea acrescenta que o inquérito sobre a relação entre a AMS e o aeroporto de Pau contradiz o êxito comercial da oferta da Ryanair, que a AMS tem um grande número de clientes (que não são apenas aeroportos) e que o seu modelo é cada vez mais reproduzido nos sítios Internet de outras companhias aéreas.

6.2.2.1. ***Relatório do consultor, de 30 de março de 2011***

(202) A Ryanair contesta várias conclusões do relatório do consultor, em particular as três alegações seguintes ([31]):

a) «Afigura-se que o sítio da Ryanair é basicamente comparável aos sítios *web* de outras companhias aéreas que, por norma, têm pouca publicidade paga e nos quais os aeroportos não fazem anúncios». A Ryanair declara que é inexato afirmar que as outras companhias aéreas não propõem publicidade paga nos seus sítios Internet, alegando que se trata de uma prática cada vez mais corrente e que os aeroportos regionais, afetados por pouca procura, consideram crescentemente que os sítios *web* das companhias aéreas de baixo custo suas clientes são o melhor lugar para fazer publicidade. A Ryanair também é exemplo de uma companhia aérea que faz publicidade, no seu sítio *web*, aos serviços de estacionamento de um aeroporto de primeira categoria de que é cliente;

b) a Ryanair sustenta que é inexato afirmar que os aeroportos não são comparáveis a outros anunciantes presentes no seu sítio Internet por os serviços aeroportuários prestados aos seus passageiros não poderem ser dissociados dos serviços prestados aos passageiros pela própria Ryanair. A companhia alega que os potenciais passageiros que vejam uma publicidade a um aeroporto no seu sítio Internet irão gerar receitas para o aeroporto, independentemente de voarem ou não com a Ryanair. Defende, por isso, que, ao contrário do parecer da Comissão, a situação dos aeroportos que fazem publicidade no seu sítio *Web* é semelhante à de outros anunciantes, como os hotéis e as empresas de aluguer de automóveis;

([30]) Decisão (CE) n.º 842/2005 da Comissão, de 28 de novembro de 2005, relativa à aplicação do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

([31]) Decisão de alargamento do procedimento, considerando 38.

c) a Ryanair considera incorreto que o consultor questione «a racionalidade do comportamento de aeroportos que pagariam do próprio bolso a companhias aéreas para atrair clientes para os voos que servem, quando esses passageiros suplementares beneficiam diretamente as ditas companhias». Segundo a Ryanair, o facto de o fornecimento de serviços de *marketing* beneficiar o fornecedor de espaços publicitários, ou seja a Ryanair, não significa que não beneficie igualmente o aeroporto que adquire esses serviços. O facto de um aeroporto fazer ou não publicidade no sítio *web* da Ryanair pouco importa à companhia, uma vez que a taxa de ocupação dos seus voos para aeroportos que celebraram acordos de publicidade com a AMS é semelhante à dos voos para aeroportos que não o fizeram. A Ryanair acrescenta que, para os aeroportos regionais, geralmente pouco consolidados no mercado, a publicidade é uma necessidade. Afirma igualmente que a Comissão não devia centrar-se nas vantagens para a companhia aérea, visto que o critério do operador numa economia de mercado não exige que uma medida não beneficie terceiros, incluindo o fornecedor do espaço publicitário. A Ryanair sublinha que os acordos de *marketing* que a AMS celebra com aeroportos são diferentes dos acordos que estes celebram com a Ryanair, e que não dependem da pretensa «vantagem» que a publicidade do aeroporto no sítio ryanair.com confere à companhia.

6.2.2.2. ***Tratamento da AMS e da Ryanair como beneficiário único***

(203) A Ryanair considera que o acordo de serviços aeroportuários que a CCIPB celebrou com ela e o acordo de *marketing* que celebrou com a AMS são distintos e independentes, referindo-se a serviços diferentes e sem qualquer nexo que justifique o seu tratamento como uma única fonte de «medidas». No seu entender, os acordos com a AMS beneficiaram a CCIPB, na sua qualidade de adquirente de serviços publicitários, e não se destinam a melhorar a taxa de ocupação nem o rendimento da companhia nas rotas que explora.

6.2.2.3. ***Recursos estatais e ausência de imputabilidade***

(204) A Ryanair contesta que as decisões tomadas pela CCIPB sejam imputáveis ao Estado e afirma que os acordos celebrados por esta última com a Ryanair e a AMS não implicaram qualquer transferência de recursos do Estado francês.

(205) A Ryanair afirma que a CCIPB não é uma outra faceta do Estado francês e que a imputabilidade não pode ser unicamente estabelecida pelo facto de a CCIPB ser uma empresa pública e, por isso, controlada pelo dito Estado. Na opinião da companhia aérea, a Comissão deve analisar o papel das autoridades públicas nas decisões tomadas pela CCIPB a respeito da Ryanair e da AMS.

(206) Além disso, a Ryanair refere a jurisprudência dos tribunais franceses, com base na qual conclui que as câmaras de comércio e indústria são entidades originais, caracterizadas pela sua dupla natureza e que devem ser classificadas na categoria de «organismos públicos económicos».

(207) Quanto à participação do Estado no processo de tomada de decisões, a Ryanair entende que ele só deve ser informado de certas decisões e unicamente *a posteriori*.

6.2.2.4. ***O plano de atividades***

(208) A Ryanair defende que a inexistência de um plano de atividades na altura da celebração dos acordos de 2005 não pode ser utilizada como prova de que os acordos não satisfaziam o critério do operador numa economia de mercado.

6.2.2.5. ***Observações da Ryanair de quarta-feira, 10 de abril de 2013***

(209) A Ryanair transmitiu, em 10 de abril de 2013, duas notas elaboradas pela empresa Oxera e uma análise elaborada pelo professor Damien P. McLoughlin.

Primeira nota da Oxera — Definição do valor de referência do mercado na análise comparativa face aos testes relativos ao critério do operador numa economia de mercado. Processos de auxílios estatais relativos à Ryanair, nota redigida pelo Oxera para a Ryanair, de 9 de abril de 2013.

(210) Na opinião da Oxera, o método da Comissão, que só aceita aeroportos de referência situados na mesma zona de influência que o aeroporto em análise, está errado.

(211) A Oxera alega que os preços de referência do mercado obtidos junto dos aeroportos de referência não são afetados pelos auxílios estatais concedidos aos aeroportos vizinhos, sendo, por isso, possível calcular fiavelmente um valor de referência do mercado ao aplicar o critério do operador numa economia de mercado.

(212) Sustenta, com efeito que,

a) é comum utilizarem-se análises de referência nos testes relativos ao critério do operador numa economia de mercado efetuados noutros domínios que não o dos auxílios estatais;

b) as empresas só influenciam reciprocamente as suas decisões na medida em que os seus produtos sejam substituíveis ou complementares entre si;

c) os aeroportos situados na mesma zona de influência não concorrem necessariamente entre si, e os aeroportos de referência utilizados nos relatórios apresentados enfrentam uma concorrência limitada dos aeroportos públicos da sua zona de influência [menos de um terço dos aeroportos comerciais situados na zona de influência dos aeroportos de referência são inteiramente detidos pelo Estado e nenhum dos aeroportos situados na mesma zona de influência que os aeroportos de referência era objeto de um procedimento em matéria de auxílios estatais (em abril de 2013)];

d) mesmo que os aeroportos de referência enfrentem a concorrência de aeroportos públicos na mesma zona de influência, há motivos para crer que o seu comportamento respeita o critério do operador numa economia de mercado (por exemplo, se o setor privado detiver uma participação importante ou se o aeroporto tiver gestão privada);

e) os aeroportos que respeitam o critério do operador numa economia de mercado não fixam os seus preços abaixo do custo marginal.

Segunda nota da Oxera — Princípios subjacentes à análise da rendibilidade na avaliação do critério do operador numa economia de mercado. Processos de auxílios estatais relativos à Ryanair, nota redigida pela Oxera para a Ryanair, de 9 de abril de 2013.

(213) A Oxera defende que a análise da rendibilidade efetuada nos seus relatórios apresentados à Comissão respeita os princípios que um operador racional do setor privado adotaria e reflete a abordagem resultante das decisões anteriores da Comissão.

(214) Os princípios subjacentes à análise da rendibilidade são os seguintes:

a) a apreciação é efetuada de forma progressiva;

b) não é forçosamente necessário apresentar um plano de atividades *ex ante*;

c) se um aeroporto não estiver saturado, o sistema de tarifação único é o mais adequado;

d) só devem ter-se em conta as receitas associadas à atividade económica do aeroporto quando este está em funcionamento;

e) deve ter-se em conta a duração integral do acordo, incluindo eventuais prorrogações;

f) os fluxos financeiros futuros devem ser atualizados para avaliar a rendibilidade dos acordos.

(215) A rendibilidade incremental resultante dos acordos da Ryanair com os aeroportos deve ser avaliada com base em estimativas da taxa de rendibilidade interna ou em medidas baseadas no valor atual líquido.

Análise do professor Damien P. McLoughlin — Consolidação de uma marca: como e porquê as pequenas marcas devem investir no marketing, nota elaborada para a Ryanair, de 10 de abril de 2013

(216) O objetivo deste documento é expor a lógica comercial que explica por que razão os aeroportos regionais decidem comprar à AMS espaços publicitários no sítio ryanair.com.

(217) Existe um grande número de aeroportos muito sólidos, conhecidos e regularmente utilizados. Os concorrentes mais fracos têm de ultrapassar o comportamento de compra passivo dos consumidores para desenvolverem a sua atividade. Os aeroportos regionais mais pequenos têm de encontrar formas de transmitir permanentemente a mensagem associada à sua marca a um público o mais vasto possível. As formas tradicionais de comunicação comercial exigem despesas superiores aos recursos de que dispõem.

(218) A publicidade por intermédio da AMS:

a) permite chegar a uma parte importante das pessoas que já pretendem comprar uma viagem;

b) implica custos relativamente baixos (tarifa às taxas comerciais da comunicação em linha);

c) permite que a comunicação se faça no local da compra;

d) possibilita uma publicidade criativa.

6.2.2.6. ***Observações da Ryanair de 20 de dezembro de 2013***

(219) Em 20 de dezembro de 2013, a Ryanair apresentou observações relativas aos pagamentos efetuados à AMS. A Ryanair contesta a apreciação preliminar da Comissão de que tais pagamentos constituem custos para o aeroporto, dado que essa conclusão não tem em conta o valor dos serviços que a AMS prestou ao mesmo. Considera ainda que, para efeitos da análise relativa ao critério do operador numa economia de mercado, se deve distinguir a aquisição de serviços de *marketing* a preços de mercado da celebração de um contrato conexo entre o aeroporto e a companhia aérea.

(220) Em apoio da sua argumentação, a Ryanair apresenta uma análise que compara os preços praticados pela AMS com os propostos para serviços comparáveis por outros sítios Internet de viagens ([32]). A análise concluiu que os preços praticados pela AMS se situavam no nível médio dos preços cobrados pelos sítios Internet de referência, ou abaixo deste.

(221) Na opinião da Ryanair, esta conclusão demonstra que os preços da AMS correspondem aos preços de mercado e que a decisão tomada por um aeroporto público de adquirir os serviços da AMS respeita o critério do operador numa economia de mercado. A Ryanair apresenta, além disso, algumas provas dos serviços prestados aos aeroportos no âmbito dos contratos com a AMS, para demonstrar o valor desses serviços para os aeroportos.

(222) A companhia aérea sustenta que, se a Comissão insistir em sujeitar os acordos da AMS e os acordos relativos aos serviços aeroportuários da Ryanair a um único e mesmo critério do operador numa economia de mercado, o valor dos serviços que a AMS presta aos aeroportos não deve ser subestimado.

(223) A Ryanair refere ainda as conclusões de vários relatórios, que confirmam que a companhia dispõe de uma marca pan-europeia forte, capaz de gerar valor através dos seus serviços de publicidade.

6.2.2.7. ***Observações da Ryanair de 17 de janeiro de 2014***

(224) A Ryanair apresentou um relatório elaborado pela sua consultora económica sobre os princípios que, no entender da companhia aérea, devem ser aplicados a um critério de rendibilidade do operador numa economia de mercado que abranja simultaneamente os acordos de serviços aeroportuários celebrados entre a Ryanair e os aeroportos e os acordos de *marketing* concluídos entre a AMS e esses mesmos aeroportos ([33]). A Ryanair sublinha que com isto não põe minimamente em causa a sua posição de que os acordos da AMS e os acordos sobre os serviços aeroportuários devem ser separadamente submetidos ao critério do operador numa economia de mercado.

(225) O relatório sustenta que, numa análise conjunta da rendibilidade, as receitas geradas pela AMS devem ser incluídas nos rendimentos e as suas despesas imputadas aos custos. Para o efeito, o relatório propõe um método baseado nos fluxos de tesouraria, o qual prevê que as despesas relativas à AMS sejam tratadas como despesas de funcionamento suplementares.

(226) O relatório defende que as atividades de *marketing* contribuem para criar e reforçar o valor da marca, o que pode gerar atividade e benefícios, não só durante a vigência do contrato de *marketing*, mas também após a cessação do mesmo. É o que acontece, nomeadamente, quando um acordo com a Ryanair leva outras companhias aéreas a implantar-se no aeroporto, atraindo por sua vez operadores comerciais e aumentando, assim, as receitas não aeronáuticas do aeroporto. No entender da Ryanair, se a Comissão proceder a uma análise conjunta da rendibilidade, esses benefícios devem ser tidos em conta através do tratamento das despesas relativas à AMS como despesas de funcionamento suplementares, calculando-se os lucros suplementares após dedução dos pagamentos à AMS.

([32]) Oxera, «*Are prices set by AMS in line with the market rate?*», elaborado para a Ryanair, de 20 de dezembro de 2013.
([33]) Oxera, «*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*» elaborado para a Ryanair, de 17 de janeiro de 2014.

(227) A Ryanair entende ainda que se poderá incluir um valor final nos benefícios suplementares previstos no termo do acordo relativo aos serviços aeroportuários para ter em conta o valor gerado após a cessação do acordo. O valor final poderia ser adaptado com base numa hipótese prudente sobre a probabilidade de uma renovação do acordo com a Ryanair, ou do estabelecimento de condições semelhantes com outras companhias. A Ryanair considera que seria, deste modo, possível estimar um limite inferior para os benefícios conjuntamente gerados pelo acordo celebrado com a AMS e o acordo relativo aos serviços aeroportuários, tendo em conta a incerteza dos benefícios suplementares após a cessação deste último.

(228) Em apoio desta abordagem, o relatório apresenta uma síntese dos resultados de estudos sobre o efeito da publicidade no valor de uma marca, nos quais se reconhece que a publicidade pode reforçar esse valor e fidelizar a clientela. O relatório conclui que a publicidade feita no sítio ryanair.com aumenta particularmente a visibilidade da marca no caso de um aeroporto e acrescenta que os aeroportos regionais mais pequenos que queiram aumentar o seu tráfego podem reforçar o valor da sua marca através de acordos publicitários com a AMS.

(229) O relatório refere que a abordagem baseada nos fluxos de tesouraria é preferível à abordagem de capitalização, na qual as despesas relativas à AMS seriam tratadas como despesas de capital num ativo incorpóreo (ou seja, o valor da marca do aeroporto). As despesas de *marketing* seriam inscritas nos ativos incorpóreos e depois amortizadas ao longo da vida útil desse ativo, prevendo para o mesmo um valor residual quando terminasse o acordo relativo aos serviços aeroportuários. Essa abordagem não teria, todavia, em conta os benefícios suplementares proporcionados ao aeroporto pela assinatura do acordo de serviços aeroportuários com a Ryanair, sendo também difícil estimar o valor do ativo incorpóreo devido às despesas da marca e à duração da vida útil do ativo.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) A AMS declara não ter beneficiado de quaisquer auxílios estatais e que a CCIPB se comportou, em relação a ela, de acordo com o critério do operador numa economia de mercado.

(231) Segundo alega, os montantes que a CCIPB lhe pagou a título dos serviços de *marketing* correspondiam aos preços de mercado de serviços que tinham um valor real para o aeroporto.

(232) A AMS afirma que as seguintes três alegações constantes do relatório do consultor, tal como referidas na decisão de alargamento do procedimento, são incorretas pelos motivos adiante expostos:

a) «Afigura-se que o sítio da Ryanair é basicamente comparável aos sítios *web* de outras companhias aéreas que, por norma, têm pouca publicidade paga e nos quais os aeroportos não fazem anúncios» — a AMS sustenta que é errado dizer que outras companhias aéreas não propõem a colocação de publicidade paga nos respetivos sítios Internet e que efetivamente o fazem, tendo o sítio ryanair.com sido um mero precursor neste domínio. A AMS alega que o sítio Internet da Ryanair é diferente devido ao interesse que a sua popularidade suscita entre os anunciantes, fazendo notar que, para os aeroportos, a publicidade no sítio ryanair.com é particularmente interessante porque chega diretamente aos potenciais passageiros, permite aumentar as receitas não aeronáuticas e confere maior notoriedade internacional ao aeroporto.

b) «Os aeroportos não se podem comparar a outros potenciais anunciantes em sítios Internet de companhias aéreas como a Ryanair porque os serviços prestados pelo aeroporto aos passageiros da Ryanair são intrinsecamente indissociáveis dos que a própria companhia aérea presta, ao contrário de outros serviços como o alojamento ou o aluguer de automóveis» — no entender da AMS, os serviços que os aeroportos prestam aos passageiros (estabelecimentos de venda a retalho, parques de estacionamento, restaurantes, etc.) são facilmente dissociáveis dos serviços que lhes são prestados pela Ryanair. A empresa acrescenta que a circunstância de os serviços prestados aos passageiros pelo aeroporto estarem ou não «associados» aos prestados pela Ryanair em nada diminui o interesse que esse tipo de publicidade tem para o aeroporto. O mesmo raciocínio se aplica, a seu ver, aos aeroportos privados que pagam pelos serviços da AMS, bem como aos hotéis e empresas de aluguer de automóveis parceiras da Ryanair, cujos serviços também podem ser (ou não) apontados como estando associados aos da companhia aérea.

c) «Não é racional que os aeroportos consagrem recursos próprios a companhias aéreas para incentivar os passageiros a utilizarem os voos dessas companhias com destino aos ditos aeroportos, tendo em conta que os passageiros suplementares beneficiam diretamente as companhias aéreas em questão» — a AMS alega que os aeroportos fazem publicidade no sítio ryanair.com porque desejam aumentar a percentagem de passageiros à chegada, os quais geram, normalmente, maiores receitas não aeronáuticas para os aeroportos. A AMS acrescenta que os aeroportos também necessitam de fazer publicidade para consolidarem a sua visibilidade a nível internacional e que o seu comportamento é comparável, nesse aspeto, à publicidade feita por grandes empresas multinacionais como a Coca-Cola, McDonald's, Nike, etc. Segundo afirma, à Ryanair pouco importa que um aeroporto faça ou não publicidade no seu sítio *web*, porque isso em nada altera o número total dos seus passageiros e, de qualquer modo, o facto de a Ryanair poder ou não beneficiar da publicidade que um aeroporto faça no sítio ryanair.com não tem importância comercial para esse aeroporto.

(233) A AMS salienta que não há motivos para questionar a lógica comercial subjacente à decisão tomada por um aeroporto de fazer publicidade no sítio ryanair.com se os serviços forem prestados ao preço de mercado e recorda que os aeroportos regionais necessitam deste tipo de publicidade para sobreviverem e crescerem.

(234) A AMS considera que a publicidade feita no sítio Internet da Ryanair permite aumentar o número de passageiros à chegada, os quais são muito mais suscetíveis de gerar receitas não aeronáuticas para o aeroporto do que os passageiros que dele partem para o estrangeiro. Deduz deste facto que é mais judicioso fazer publicidade comercial no sítio Internet da Ryanair para atrair passageiros de chegada do que fazer uma publicidade direcionada aos passageiros locais nos jornais ou outros meios de comunicação social.

(235) A AMS alega que as orientações de 2005 não se aplicam à relação entre um aeroporto e um prestador de serviços de *marketing* e que o facto de a empresa-mãe da AMS ser uma transportadora aérea não basta para torná-las aplicáveis.

6.3. *OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELOS TERCEIROS INTERESSADOS APÓS A PUBLICAÇÃO NO* JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA *DE UM CONVITE AOS ESTADOS-MEMBROS E TERCEIROS INTERESSADOS A APRESENTAREM AS SUAS OBSERVAÇÕES SOBRE A APLICAÇÃO DAS NOVAS ORIENTAÇÕES AOS PROCESSOS EM CURSO*

6.3.1. AIR FRANCE

(236) A Air France contesta a aplicação das novas orientações aos processos referentes a auxílios à exploração de aeroportos, mesmo que esses auxílios tenham sido pagos antes da sua publicação, por diversas razões:

a) no seu entender, trata-se de uma aplicação retroativa das novas orientações que favorece os intervenientes faltosos ao legitimar comportamentos contrários às regras em vigor na altura em que estes ocorreram. Em contrapartida, esta abordagem penaliza os intervenientes que respeitaram as orientações de 2005 e não auferiram de fundos públicos;

b) defende, além disso, que a aplicação das novas orientações aos auxílios à exploração concedidos aos aeroportos antes da sua entrada em vigor contraria os princípios gerais do direito e a jurisprudência europeia.

(237) A Air France sustenta que as novas orientações irão favorecer os novos operadores em detrimento dos operadores históricos porque, ao permitirem que uma nova companhia aérea pague apenas o custo incremental associado à sua atividade, discriminam os operadores históricos do aeroporto, sujeitos a taxas mais elevadas.

(238) Por último, a Air France recorda que, embora a condição de acessibilidade não discriminatória à infraestrutura de um aeroporto pareça facilmente preenchida na teoria, a prática é bem diferente, sendo determinados modelos de exploração deliberadamente desfavorecidos.

6.3.2. CCIPB

(239) A CCIPB remeteu para as suas observações anteriores e apresentou uma análise descritiva das razões por que as subvenções de equipamento, mesmo que fossem consideradas auxílios ao funcionamento concedidos a seu favor, seriam compatíveis com o disposto na secção 5.1.2 das novas orientações, que permitem autorizar retroativamente os auxílios ao funcionamento pagos aos aeroportos antes da sua entrada em vigor.

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(240) Nas suas observações, esta organização não governamental criticou as novas orientações e as decisões até à data tomadas pela Comissão no setor dos transportes aéreos, por considerar que têm consequências nefastas para o ambiente.

7. **OBSERVAÇÕES DA FRANÇA**

7.1. *COMENTÁRIOS APRESENTADOS PELA FRANÇA NA SEQUÊNCIA DO INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO*

7.1.1. CONTRATO DE SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS DE 2005

(241) A França realça que o contrato de serviços aeroportuários de 2005 se limita a recordar as condições tarifárias do aeroporto, que são públicas e aplicáveis de forma idêntica a todas as transportadoras utilizadoras do aeroporto.

(242) Quanto à taxa de estacionamento, o regulamento tarifário do aeroporto prevê que ela só deve ser paga a partir do momento em que o aparelho esteja estacionado há mais de duas horas no aeródromo. Por isso, a França defende que, como o tempo de escala dos aviões explorados pela Ryanair geralmente não excede 25 minutos, é normal que essa companhia não costume pagar qualquer taxa de estacionamento.

(243) Do mesmo modo, relativamente à taxa de balizagem, esta só é paga quando se utilizam as luzes de balizagem (isto é, durante a noite ou se houver má visibilidade). A França recorda que os voos da Ryanair só se efetuam de dia e não exigem a utilização do serviço de balizagem, pelo que não devem pagar a taxa correspondente.

7.1.2. A TAXA DE AVIAÇÃO CIVIL

(244) A França apresenta alguns esclarecimentos sobre a taxa aeroportuária, descrita na secção 4.3.2, bem como sobre a taxa de aviação civil.

(245) Quanto à taxa de aviação civil, prevista pelo artigo 302.º-A K do Código Geral dos Impostos, é cobrada às transportadoras aéreas pelo Estado e destina-se a financiar as missões da direção-geral da aviação civil que não são financiadas através das taxas aplicadas por serviços prestados. Baseada no número de passageiros e no peso da carga e do correio embarcados em França, a sua tarifa intracomunitária é fixada pelo artigo acima mencionado e idêntica em todo o território francês. A fixação do valor da taxa e a cobrança desta última competem ao Estado e as entidades responsáveis pela exploração aeroportuária não estão envolvidas nesse processo.

7.1.3. CONTRATO ENTRE A CCIPB E A EMPRESA AMS

(246) No que respeita ao contrato entre a CCIPB e a AMS, que motivou o procedimento de notificação, as autoridades francesas referem que este contrato concede à AMS uma licença exclusiva para propor serviços de *marketing* no sítio de viagens www.ryanair.com e assinalam que esse sítio Internet também propõe serviços aéreos a partir de muitos aeroportos europeus.

(247) A França observa que a CCIPB apresentou documentos relativos à oferta comercial do sítio www.voyages-sncf.com, os quais permitem constatar que as prestações propostas são sensivelmente semelhantes às visadas pelo contrato com a AMS. Essas prestações ascenderiam a […] euros líquidos de imposto, ou seja, […] euros com todos os impostos e taxas incluídos, montante que parece inserir-se numa ordem de grandeza comparável às tarifas da filial da Ryanair.

(248) A França considera que também devem ser tomadas em consideração as outras características deste contrato, nomeadamente:

— a sua duração de cinco anos;

— as condições da sua assinatura, em especial a ausência de concurso prévio para a aquisição de serviços do setor comercial;

— as modalidades de tarifação dessas prestações de *marketing*, estabelecidas *a priori* e de forma fixa e não *a posteriori*, em função das estatísticas relativas ao tráfego Internet do sítio www.ryanair.com;

— as cláusulas de exclusividade relativas à prestação de serviços conexos (aluguer de automóveis, alojamento, etc.), que limitam o seu acesso às empresas com as quais o grupo Ryanair tem acordos comerciais.

7.2. *COMENTÁRIOS DA FRANÇA ÀS OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELOS TERCEIROS INTERESSADOS NA SEQUÊNCIA DO INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO*

(249) A França não quis comentar as observações apresentadas pelos terceiros interessados na sequência do início do procedimento formal de investigação.

7.3. *COMENTÁRIOS APRESENTADOS PELA FRANÇA NA SEQUÊNCIA DO ALARGAMENTO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO*

7.3.1. AUXÍLIOS SUPOSTAMENTE CONCEDIDOS ÀS COMPANHIAS AÉREAS

(250) A França considera que os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing* devem ser apreciados em conjunto, relativamente a cada período analisado, para determinar se existe ou não uma vantagem económica.

(251) Defende igualmente a apreciação conjunta dos comportamentos da CCIPB em geral, da CCIPB enquanto gestora do aeroporto e do Estado ou outras entidades públicas que controlam o gestor do aeroporto ou intervêm no seu financiamento, na relação que mantiveram com a Ryanair e a AMS, para efeitos da aplicação do critério do operador privado numa economia de mercado.

(252) A França refere, todavia, que as considerações que levam as autoridades públicas a participar em certos financiamentos não assentam exclusivamente em critérios de rendibilidade para o aeroporto, mas sim, de um modo mais geral, nas repercussões económicas e sociais da atividade aeroportuária para a região, as quais não são tidas em conta no raciocínio do operador privado numa economia de mercado.

(253) A França remete, a este respeito, para dois estudos realizados pela CCIPB, em 2005 e 2011, sobre o impacto do tráfego da companhia Ryanair e que destacavam as repercussões económicas significativas dessa linha aérea para a região.

(254) Quanto às dúvidas que a Comissão manifestou, na decisão de alargamento do procedimento, sobre a compatibilidade com o mercado interno das eventuais medidas de auxílio concedidas pelo contrato celebrado com a Ryanair em 2003 e pelos contratos de 2005, a França recorda que ela própria notificou esse processo, em janeiro de 2007, a fim de comunicar as suas dúvidas e obter da Comissão uma decisão sobre a regularidade das eventuais medidas de auxílio concedidas pelos contratos de 2005, à luz do regime comunitário aplicável aos auxílios estatais. Neste contexto, a França não se considera em condições de demonstrar a compatibilidade.

(255) A França confirma o importante impacto da atividade das companhias aéreas financiadas pela CCIPB no desenvolvimento económico regional, mas não pode, no entanto, daí inferir que as medidas são compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE ou das regras aplicáveis aos serviços de interesse económico geral.

7.3.2. INJEÇÕES DE CAPITAL CONCEDIDAS AO AEROPORTO

(256) No que respeita à existência de auxílio estatal nas injeções de capital concedidas ao aeroporto de Pau, a França considera que, tanto no caso deste aeroporto como da maioria dos outros aeroportos com a mesma dimensão, as decisões de investimento das autoridades públicas contribuintes não eram motivadas pela contrapartida direta paga pelo concessionário, mas sim pelas repercussões económicas e sociais da atividade aeroportuária na região.

(257) A França remete também para o dispositivo jurídico de financiamento das missões de proteção e segurança descrito na secção 4.3.2. No seu entender, este dispositivo impossibilita qualquer sobrecompensação dos custos suportados pelos gestores de aeroportos devido à execução das missões de proteção e segurança que incumbem ao poder público. Por conseguinte, considera que os montantes pagos pelo Estado para cobrir as despesas de proteção (pessoal e equipamentos ou veículos de combate a incêndios, prevenção contra a intrusão de animais selvagens e vedações) e de segurança (pessoal e equipamentos de controlo dos passageiros e respetivas bagagens) não são assimiláveis a auxílios estatais.

7.4. *COMENTÁRIOS DA FRANÇA SOBRE AS OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELOS TERCEIROS INTERESSADOS NA SEQUÊNCIA DO ALARGAMENTO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO*

(258) A França não quis comentar as observações dos terceiros interessados na sequência do alargamento do procedimento formal de investigação.

7.5. *COMENTÁRIOS DA FRANÇA SOBRE A APLICAÇÃO DAS NOVAS ORIENTAÇÕES NO CASO VERTENTE*

(259) A França observa que as novas orientações são mais flexíveis do que as anteriores no que se refere aos auxílios ao funcionamento, pelo que a sua aplicação retroativa a todos os auxílios permitirá tratar de forma menos severa algumas situações que no passado se verificaram em certos aeroportos.

(260) A França constata, todavia, que à luz das novas orientações, os auxílios ao investimento serão avaliados com maior severidade do que antes, na medida em que elas preveem níveis máximos de intensidade de auxílio autorizados em função da dimensão do aeroporto.

7.6. *COMENTÁRIOS DA FRANÇA SOBRE AS OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELOS TERCEIROS INTERESSADOS SOBRE A APLICAÇÃO DAS NOVAS ORIENTAÇÕES NO CASO VERTENTE*

(261) A França não quis comentar as observações apresentadas pelos terceiros interessados sobre a aplicação das novas orientações ao caso vertente.

8. **APRECIAÇÃO**

(262) Para efeitos da apreciação das medidas em causa, importa distinguir os eventuais auxílios concedidos às companhias aéreas (secção 8.1 da presente decisão) dos eventuais auxílios à entidade exploradora do aeroporto de Pau sob a forma de injeções de capital (secção 8.2 da presente decisão).

8.1. *MEDIDAS A FAVOR DAS COMPANHIAS AÉREAS*

8.1.1. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO NA ACEÇÃO DO ARTIGO 107.º, N.º 1, DO TFUE

(263) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

(264) Para que uma medida seja classificada como auxílio estatal, é necessário que as seguintes condições estejam cumulativamente preenchidas: 1) que a medida em causa seja financiada por recursos estatais e imputável ao Estado, 2) que confira uma vantagem económica, 3) que essa vantagem seja seletiva, 4) que a medida em causa falseie ou ameace falsear a concorrência e seja suscetível de afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros, e 5) que o beneficiário seja uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, o que pressupõe que ele exerça uma atividade económica.

8.1.1.1. ***Recursos de Estado nos contratos celebrados pela CCIPB com as companhias aéreas no período em apreço***

(265) Os contratos de serviços de *marketing* e de serviços aeroportuários foram celebrados entre a Ryanair e a AMS, por um lado, e pela CCIPB, por outro.

(266) As câmaras de comércio e indústria são organismos públicos na aceção do direito francês. De acordo com a versão atualmente em vigor do artigo L710-1 do Código de Comércio, «os diversos organismos ou câmaras departamentais da rede de câmaras de comércio e indústria têm, na sua qualidade de organismos intermediários do Estado, uma função de representação dos interesses da indústria, do comércio e dos serviços junto dos poderes públicos ou das autoridades estrangeiras. Assegurando a interface entre os diversos intervenientes, exercem a sua atividade sem prejuízo das missões de representação conferidas às organizações profissionais ou interprofissionais pelas disposições legislativas ou regulamentares em vigor e das missões realizadas pelas coletividades territoriais no âmbito da sua livre administração. A rede e cada um dos seus organismos ou câmaras departamentais contribuem para o desenvolvimento económico, a atratividade e o ordenamento do território, bem como para o apoio às empresas e suas associações, desempenhando, nas condições estabelecidas por decreto, todas as missões de poder público e todas as missões de interesse geral necessárias para o exercício dessas funções».

(267) A mesma disposição determina:

«Para esse efeito, cada organismo ou câmara departamental da rede pode assegurar, tendo em conta os regimes setoriais que lhe sejam aplicáveis:

1.º As missões de interesse geral que lhe são confiadas pelas leis e os regulamentos;

2.º As missões de apoio, acompanhamento, conexão e aconselhamento aos criadores e compradores de empresas e das empresas, respeitando as disposições legislativas e regulamentares vigentes em matéria de direito da concorrência;

3.º Uma missão de apoio e aconselhamento com vista ao desenvolvimento internacional das empresas e à exportação dos seus produtos, em parceria com a Agência Francesa para o Desenvolvimento Internacional das Empresas;

4.º Uma missão a favor da formação profissional inicial ou contínua, nomeadamente através dos estabelecimentos públicos e privados de ensino que cria, gere ou financia;

5.º Uma missão de criação e de gestão de equipamentos, nomeadamente portuários e aeroportuários;

6.º As missões de caráter comercial que lhe foram confiadas por uma entidade pública ou que revelem ser necessárias para a realização das suas outras missões;

7.º Toda e qualquer missão de peritagem, consulta ou estudo solicitada pelos poderes públicos sobre uma questão relevante da indústria, do comércio, dos serviços, do desenvolvimento económico, da formação profissional ou do ordenamento do território, sem prejuízo dos trabalhos cuja iniciativa poderá tomar».

(268) O artigo L 710-1 do Código Comercial indica igualmente: «A assembleia das câmaras francesas de comércio e indústria, as câmaras de comércio e indústria regionais, as câmaras de comércio e indústria territoriais e os

agrupamentos interconsulares são organismos públicos sob a tutela do Estado e administrados por gestores empresariais eleitos.»

(269) Esta disposição legislativa evoluiu ao longo do período em apreço, ou seja, entre 2003 e 2010, mas os seus princípios fundamentais permaneceram inalterados. Com efeito, durante todo esse período, as câmaras de comércio e indústria como a CCIPB continuaram a ser organismos públicos instituídos por lei, administrados por gestores empresariais eleitos e sujeitos à tutela do Estado. Sendo, por outro lado, corpos intermediários do Estado, a sua razão de ser e o seu principal objetivo (nos termos do artigo L710-1 do Código do Comércio) é realizar missões de interesse geral que lhe sejam confiados por lei, ou seja, essencialmente, a representação dos interesses da indústria, do comércio e dos serviços junto dos poderes públicos, o apoio às empresas locais e o desenvolvimento da atratividade e do ordenamento do território. As atividades industriais e comerciais das câmaras de comércio e indústria são subsidiárias do exercício das suas missões de interesse geral e concebidas de modo a contribuírem para a realização destas últimas.

(270) Importa ainda referir que a legislação nacional prevê modalidades de financiamento específicas para as câmaras de comércio e indústria, nomeadamente o artigo L710-1 do Código Comercial. Os recursos das câmaras de comércio e indústria são, assim, constituídos, designadamente, por receitas fiscais (a taxa para custear as despesas de câmaras de comércio e indústria estabelecida pelo artigo 1600.º do Código Geral dos Impostos), subvenções e recursos provenientes das atividades de formação e de gestão de infraestruturas de transporte, pelo que elas não contam apenas com as receitas comerciais para fazerem face às suas despesas. Este facto tende a corroborar a conclusão de que as atividades industriais e comerciais das câmaras de comércio e indústria são subsidiárias do exercício das missões de caráter geral e concebidas de modo a contribuírem para a realização destas últimas.

(271) A França confirmou esta conclusão no que diz respeito à CCIPB, dizendo: «Representante legal dos interesses das 13 000 empresas locais, a CCI de Pau Béarn é a sua porta-voz junto dos poderes públicos e das autarquias locais. […] No âmbito destas missões, a gestão do Aeroporto de Pau Pyrénées assume todo o sentido, posicionando-o como um instrumento de crescimento e de desenvolvimento da atividade económica do seu território. […] Em consequência, as CCI têm uma missão jurídica de interesse geral relacionada, nomeadamente, com o desenvolvimento económico e com o aumento da atratividade do território. As disposições acima mencionadas também mostram que é, efetivamente, no âmbito desta missão que se insere a gestão de equipamentos aeroportuários».

(272) A França acrescentou ainda: «As CCI realizam e financiam regularmente ações de "*lobbying*" a favor da atratividade do seu território e da promoção de novos equipamentos. Levam igualmente a cabo ações específicas de promoção turística, através da participação em diversas estruturas regionais e departamentais neste domínio, nomeadamente nos comités regionais e departamentais de turismo previstos pelos artigos L131-4 e L132-3 do Código do Turismo […]. O esforço de desenvolvimento da atratividade de um território exige, de facto, um conjunto de ações que atraiam tanto capitais, contratos, empresas, talentos e estudantes, como turistas que façam subsistir as empresas e a região. A atratividade também passa pela projeção internacional e as companhias aéreas *low-cost*, juntamente com os seus sítios Internet, podem participar nesse esforço. Por último, os próprios habitantes da região reclamam a abertura de novas rotas, a diversificação da oferta e, muito em especial, serviços "*low-cost*" que lhes permitam uma ligação mais fácil e mais económica à Europa».

(273) Estas afirmações mostram inequivocamente que o objetivo e a razão de ser fundamentais da CCIPB, bem como de todas as outras câmaras de comércio e indústria, consistem em servir os interesses das empresas locais no seu conjunto e contribuir para o desenvolvimento económico e a atratividade do território. As supracitadas afirmações da França também revelam que, para uma câmara de comércio e indústria como a CCIPB, uma atividade comercial como a gestão do aeroporto de Pau não é exercida numa perspetiva de rendibilidade, mas sim com o objetivo de contribuir necessariamente para as missões de interesse geral de que essa entidade está investida por lei. Como já foi recordado no considerando 142, a CCIPB considera ser uma entidade pública sem fins lucrativos.

(274) À luz de tudo o que precede, as câmaras de comércio e indústria como a CCIPB devem ser consideradas como autoridades públicas, cujas decisões, à semelhança das decisões da administração central do Estado ou das autarquias locais, devem ser consideradas «imputáveis ao Estado» na aceção da jurisprudência relativa aos auxílios estatais ([34]), e cujos recursos constituem recursos estatais ([35]). Pouco importa, neste aspeto, que as câmaras de comércio e indústria sejam administradas por pessoas eleitas pelos comerciantes, empresários e representantes de empresas e não por funcionários nomeados por outras autoridades públicas. Com efeito, os próprios parlamentos nacionais são eleitos por todos os cidadãos que exercem o seu direito de voto e, no entanto, representam um dos poderes constitucionais de qualquer Estado democrático, cujas decisões são necessariamente imputáveis ao Estado.

([34]) Ver, por exemplo, o acórdão de 21 de março de 1991 no processo C-303/88, *Itália/Comissão*, Colet. p. I-1433, ponto 11, e o acórdão de 12 de dezembro de 1996 no processo T-358/94, *Compagnie nationale Air France/Comissão*, pontos 58 a 61.

([35]) Ver, a este respeito, a Decisão da Comissão de 14 de julho de 2004 no processo C 25/2004 — *Allemagne — DVB-T in Berlin--Brandenburg*, considerando 20.

(275) A situação das câmaras de comércio e indústria distingue-se, assim, da situação das empresas públicas, a propósito das quais o Tribunal de Justiça declarou, no acórdão *Stardust Marine* ([36]): «Com efeito, embora o Estado possa controlar uma empresa pública e exercer uma influência dominante nas suas operações, o exercício efetivo deste controlo num caso concreto não deve ser automaticamente presumido. Uma empresa pública pode agir com maior ou menor independência, em função do grau de autonomia que lhe é deixado pelo Estado. […] Por conseguinte, o simples facto de uma empresa pública se encontrar sob controlo estatal não é suficiente para se poder imputar ao Estado as medidas por ela adotadas, como as medidas de apoio financeiro ora em causa. Há ainda que examinar se as autoridades públicas devem ser consideradas implicadas, de uma forma ou de outra, na adoção dessas medidas».

(276) Com efeito, no caso de uma medida tomada por uma empresa pública vocacionada para o exercício de uma atividade económica, importa determinar se as autoridades públicas que controlam essa empresa, por exemplo graças à participação de capital que nela detêm, estão implicadas na medida em causa. A situação de uma câmara de comércio e indústria é diferente consoante faça ela própria parte da administração pública, seja «um organismo intermédio do Estado» ou uma «entidade pública», isto é, uma autoridade pública criada por lei para satisfazer interesses gerais. Deste modo, para determinar se a decisão de uma câmara de comércio e indústria é imputável ao Estado, não é necessário determinar se outra autoridade pública (por exemplo, o Estado num sentido estrito, o município ou outras autarquias locais) esteve implicada na decisão em causa. Na realidade, uma tal decisão satisfaz necessariamente o critério de imputabilidade.

(277) Esta posição já foi adotada pela Comissão na sua prática decisória, tendo afirmado, por exemplo, a respeito da câmara de comércio e indústria de Var: «De acordo com o seu estatuto de organismo público de direito francês, ela exerce a sua atividade num determinado território geográfico, é dirigida por membros eleitos e dispõe de recursos fiscais provenientes das empresas inscritas no registo comercial e pertence, assim, à categoria dos "poderes públicos" na aceção da Diretiva 2000/52/CE da Comissão ([37]). Por conseguinte, não é necessário determinar se a medida é imputável ao Estado na aceção da jurisprudência *Stardust Maritime*» ([38]).

(278) A CCIPB contestou que os contratos visados pelo procedimento formal de investigação fossem imputáveis ao Estado, negando qualquer envolvimento do mesmo e das autarquias locais nas suas decisões. À luz do que precede, esta argumentação afigura-se irrelevante, visto que a própria CCIPB é uma autoridade pública cujas decisões são necessariamente imputáveis ao Estado na aceção da jurisprudência sobre auxílios estatais, independentemente do papel que outras autoridades tenham desempenhado nas suas decisões. Pelas mesmas razões, os argumentos da CCIPB de que a tutela exercida pelo Estado não implica qualquer subordinação são igualmente desprovidos de pertinência. Como já se disse no considerando 273, nas suas observações sobre a decisão de início do procedimento, a CCIPB apresentou-se como uma «entidade pública sem fins lucrativos», confirmando assim a tese da Comissão de que a CCIPB é uma autoridade pública cujas decisões são imputáveis ao Estado, sem que seja necessário verificar o envolvimento de outras autoridades públicas nas mesmas.

(279) Os comentários da Ryanair sobre esta questão são basicamente semelhantes aos da CCIPB. A Ryanair considerou, nomeadamente, que a Comissão devia examinar o critério da imputabilidade analisando o envolvimento das «autoridades públicas» nas decisões da CCIPB em relação à Ryanair e à AMS. A Ryanair citou, aliás, um parecer do Conselho de Estado que tendia a demonstrar a independência das câmaras de comércio e indústria em relação ao Estado num sentido estrito. De acordo com esse parecer, o facto de as câmaras de comércio e indústria «estarem ligadas ao Estado, visto que todos os organismos públicos devem estar tecnicamente ligados a uma pessoa coletiva, não implica em si mesmo qualquer subordinação». A Ryanair alega a este respeito que o Estado (num sentido estrito) só está envolvido em algumas decisões da CCIPB e apenas é informado das mesmas *a posteriori*. Por todas as razões acima expostas, esses argumentos são irrelevantes, visto não haver motivos para investigar o eventual envolvimento de outras autoridades públicas que não a CCIPB nas decisões desta última.

(280) O argumento da CCIPB de que gere o aeroporto de Pau «nos termos do direito privado» é igualmente irrelevante, uma vez que as medidas em causa foram adotadas por uma entidade pública e, logo, necessariamente imputáveis ao Estado ([39]).

([36]) Ver acórdão de 16 de maio de 2002 no processo *França/Comissão* (C-482/99, Col. p. I -4397), ponto 52.

([37]) Diretiva 2000/52/CE da Comissão, de 26 de julho de 2000, que altera a Diretiva 80/723/CEE relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas (JO L 193 de 29.7.2000, p. 75).

([38]) Ver Decisão da Comissão de 22 de junho de 2006 no processo N 563/05 — *France — Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres*, considerando 16.

([39]) A Comissão sublinha adicionalmente que, para efeitos da aplicação das regras relativas aos auxílios estatais, não se justifica fazer qualquer distinção entre a CCIPB e o seu serviço especificamente incumbido de gerir o aeroporto de Pau, dado que esse serviço não tem uma personalidade jurídica própria distinta da da CCIPB e é apenas uma articulação dos serviços internos da CCIPB com uma autonomia de decisão limitada à gestão corrente do aeroporto. Assim, os diversos contratos de serviços aeroportuários e de *marketing* que são objeto do procedimento formal de investigação foram assinados pelo presidente da CCIPB após autorização da sua assembleia-geral. Além disso, nem a França nem os terceiros interessados defenderam que as medidas visadas pelo procedimento formal de investigação deviam ser exclusivamente imputadas a esse serviço.

(281) Em conclusão, os diversos contratos visados pela presente análise são imputáveis ao Estado e implicam a utilização de recursos estatais.

8.1.1.2. ***Vantagem seletiva para a Ryanair, a AMS e a Transavia nos contratos celebrados com a CCIPB durante o período em apreço***

(282) A fim de apreciar se uma medida estatal constitui um auxílio, importa determinar se a empresa beneficiária recebe uma vantagem económica que não obteria em condições normais de mercado ([40]).

(283) Para realizar esta análise, deve aplicar-se às medidas em questão o princípio do operador numa economia de mercado, que consiste em determinar se um hipotético operador numa economia de mercado, que agisse no lugar da CCIPB e se pautasse por perspetivas de rendibilidade, teria celebrado contratos semelhantes.

(284) Há que analisar, em primeiro lugar, diversas questões gerais para aplicar corretamente este princípio, designadamente:

— devem um contrato de serviços de *marketing* e um contrato de serviços aeroportuários celebrado concomitantemente com este ser analisados de forma conjunta ou separada ([41])?

— aplicando o princípio do operador numa economia de mercado aos contratos de serviços de *marketing*, deve considerar-se que a CCIPB agiu enquanto gestora do aeroporto de Pau ou enquanto autoridade pública adquirente de prestações de *marketing* no âmbito da sua missão de desenvolvimento económico local, independentemente da sua função de gestora aeroportuária?

— que benefícios poderia esperar um hipotético operador numa economia de mercado que agisse no lugar da CCIPB dos contratos de serviços de *marketing*?

— qual a relevância de comparar os termos dos contratos de serviços aeroportuários visados pelo procedimento formal de investigação com as taxas aeroportuárias cobradas noutros aeroportos para a aplicação do princípio do operador numa economia de mercado?

(285) Depois de ter analisado estas perguntas, a Comissão aplicará o princípio do operador numa economia de mercado às diversas medidas em questão.

Análise conjunta dos contratos de serviços aeroportuários e dos contratos de serviços de marketing

(286) Na decisão de alargamento do procedimento, a Comissão considerou que os dois tipos de contratos abrangidos pelo procedimento formal de investigação, ou seja, os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing*, deviam ser apreciados conjuntamente, em relação em cada período em apreço, no momento da celebração de cada um dos contratos em causa. Esta abordagem exige, em particular, que cada grupo de contratos celebrados pela CCIPB a seguir referidos seja tratado como uma única medida:

— o contrato de serviços aeroportuários celebrado em 30 de junho de 2005 com a Ryanair e o contrato de serviços de *marketing* assinado no mesmo dia com a AMS, relativos à rota Pau–Londres Stansted;

— a carta da CCIPB à Ryanair, de 25 de setembro de 2007, que alargou à rota Pau–Charleroi os termos do contrato de serviços aeroportuários de 30 de junho de 2005 ([42]) e o contrato de serviços de *marketing* celebrado no mesmo dia com a AMS;

— a carta da CCIPB à Ryanair, de 17 de março de 2008, que alargou à rota Pau-Bristol os termos do contrato de serviços aeroportuários de 30 de junho de 2005, e o contrato de serviços de *marketing* celebrado em 31 de março de 2008 com a AMS referente à mesma ligação;

([40]) Ver nomeadamente o acórdão de 29 de abril de 1999 no processo C-342/96, *Espanha/Comissão*, Coletânea 1999, I-2459, n.º 41.

([41]) Esta questão não se aplica ao contrato celebrado em 23 de janeiro de 2006 entre a CCIPB e a Transavia, que abarca simultaneamente os serviços aeroportuários e os serviços de *marketing*, nem ao contrato celebrado em 28 de janeiro de 2003 entre a CCIPB e a Ryanair, que também contém disposições relativas aos serviços aeroportuários e às prestações de *marketing*.

([42]) Este tipo de cartas pode ser comparado a um contrato de serviços aeroportuários, visto que determina as modalidades de fixação das taxas aeroportuárias e dos serviços de assistência em escala, e será a seguir incluído nos atos designados como «contratos de serviços aeroportuários».

— a carta da CCIPB à Ryanair, de 16 de junho de 2009, que alargou à rota Pau-Bristol os termos do contrato de serviços aeroportuários de 30 de junho de 2005, e o contrato de serviços de *marketing* celebrado no mesmo dia com a AMS relativamente à mesma rota;

— o contrato de serviços de *marketing* celebrado em 28 de janeiro de 2010 com a AMS a respeito das rotas Pau--Londres, Pau-Charleroi e Pau-Beauvais. Nenhum contrato de serviços aeroportuários foi formalmente assinado em paralelo com este contrato de serviços de *marketing*, mas é possível identificar um contrato de serviços aeroportuários «implícito». Esse contrato implícito consiste em continuar a aplicar à Ryanair, em relação às três rotas descritas no contrato de serviços de *marketing* ([43]), as taxas aeroportuárias gerais, adotadas após debate na comissão consultiva económica do aeroporto, bem como o tarifário dos serviços de assistência em escala previsto no contrato de serviços aeroportuários de 30 de junho de 2005. A França tinha efetivamente referido que em 30 de junho de 2010, quando terminou o contrato de serviços aeroportuários de 30 de junho de 2005, este último não foi renovado e o tarifário desde então aplicado à Ryanair continuou a ser o adotado pela comissão consultiva económica do aeroporto para as taxas regulamentadas e o previsto pelo contrato de 30 de junho de 2005 para a assistência em escala.

(287) A França manifestou concordância com a abordagem adotada na decisão de alargamento do procedimento, no sentido de analisar em conjunto os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing* celebrados concomitantemente. Em contrapartida, alguns terceiros interessados, nomeadamente a CCIPB e a Ryanair, contestam essa abordagem, considerando que os contratos de serviços de *marketing* devem ser analisados separadamente.

(288) Todavia, os elementos do processo confirmam a fundamentação da abordagem adotada na decisão de alargamento do procedimento e aprovada pela França. No caso da Transavia e do contrato celebrado com a Ryanair em 2003, essa fundamentação é evidente, dado que os serviços de *marketing* e os serviços aeroportuários são objeto de um contrato único. Pelas razões expostas nos considerandos 289 a 313, o mesmo se aplica aos outros contratos celebrados com a Ryanair e a AMS.

(289) Em primeiro lugar, cada contrato de serviços de *marketing* foi celebrado quase em simultâneo com um contrato de serviços aeroportuários. De facto, a celebração destes dois tipos de contratos teve sempre lugar na mesma data, exceto no caso do contrato de serviços de *marketing* de 31 de março de 2008, o qual foi, no entanto, assinado muito pouco tempo (14 dias) depois de um contrato de serviços aeroportuários relativo à rota Pau-Bristol, igualmente visada pelo contrato de serviços de *marketing*.

(290) Acresce que os dois tipos de contratos foram celebrados pelas mesmas partes, uma vez que a AMS é uma filial a 100 % da Ryanair e os seus dirigentes quadros superiores da companhia aérea ([44]). A Ryanair e a AMS constituem, assim, uma única entidade económica, visto que a AMS age em função dos interesses da Ryanair, e sob o seu controlo, e que os lucros por ela gerados vão para a Ryanair sob a forma de dividendos ou de um aumento do valor da empresa. Além disso, como a seguir se descreve em pormenor, os diversos contratos de serviços de *marketing* estão relacionados com a exploração pela Ryanair de certos serviços aéreos a partir do aeroporto de Pau. Os contratos de serviços de *marketing* indicam, com efeito, que têm origem no compromisso da Ryanair de explorar essas rotas e foram, aliás, celebrados em simultâneo com os contratos de serviços aeroportuários referentes às mesmas rotas entre a CCIPB e a Ryanair. Por conseguinte, o facto de a CCIPB ter celebrado os contratos de serviços de *marketing* com a AMS e não com a Ryanair não impede que um contrato de serviços de *marketing* e um contrato de serviços aeroportuários celebrados concomitantemente sejam considerados uma única transação, em especial para efeitos da análise desses contratos à luz do princípio do operador numa economia de mercado, nem que, no contexto desta análise, a Ryanair e a AMS sejam consideradas como uma única entidade económica.

(291) Por último, vários outros elementos apresentados nos considerandos 292 a 313 em relação a cada contrato revelam outras ligações muito estreitas entre cada contrato de serviços de *marketing,* por um lado, e o contrato de serviços aeroportuários celebrado concomitantemente com ele.

(292) Deste modo, o contrato de serviços de *marketing* de 30 de junho de 2005 foi assinado por um período de cinco anos, tal como o contrato de serviços aeroportuários datado do mesmo dia, no qual a Ryanair se comprometeu a realizar um serviço quotidiano entre Londres e Pau. Além do mais, o contrato de serviços de *marketing* estabelece uma ligação explícita com os serviços de transporte aéreo visados pelo contrato de serviços aeroportuários: «o presente contrato tem por base o compromisso da Ryanair de explorar quotidianamente uma rota entre Pau e Londres (Stansted)» (artigo 1.º, n.º 1). Esta frase demonstra inequivocamente que, sem a exploração pela Ryanair da rota visada pelo contrato de serviços aeroportuários, o contrato de serviços de *marketing*, muito provavelmente, não existiria.

([43]) Nos termos deste contrato de serviços de *marketing*, a Ryanair comprometeu-se a explorar as três rotas nas condições nele especificadas.

([44]) Ver o relatório da Chambre Régionale des Comptes d'Aquitaine sobre a CCIPB, mencionado no considerando 72, que conclui, nomeadamente, que «a empresa AMS não passa de uma emanação da Ryanair, dirigida por dois quadros superiores dessa companhia».

(293) Aliás, o contrato de serviços de *marketing* de 30 de junho de 2005 afirma no seu preâmbulo: «[…] A Airport Marketing Services Limited é — por motivos técnicos — a única empresa que tem a possibilidade de empreender a promoção da região de Pau e do Béarn por intermédio do sítio *web* original e exclusivo www.ryanair.com, com o objetivo de reservar bilhetes da Ryanair com destino a Pau». Esta frase tende a confirmar que o objetivo essencial do contrato de serviços de *marketing* não é a promoção da região de Pau e do Béarn em geral, mas sim, de forma muito mais específica, a maximização das vendas de bilhetes da Ryanair com destino a Pau através da promoção dessa região.

(294) Por outro lado, de acordo com o contrato de serviços de *marketing*, as prestações a efetuar pela AMS consistem na inserção de mensagens e ligações na página correspondente ao destino de Pau no sítio Internet da Ryanair, bem como de uma ligação ao sítio Internet designado pela CCIPB na página inicial em inglês do sítio da companhia aérea. Ora, a página correspondente ao destino Pau do sítio Internet da Ryanair destina-se essencialmente às pessoas que já decidiram ou podem vir a querer utilizar os voos da Ryanair para Pau. Quanto à página inicial do sítio Internet, é certo que se destina a um público muito mais vasto, mas o contrato de serviços de *marketing* só se refere à sua versão em inglês. Este é mais um indício de que as prestações de *marketing* são essencialmente concebidas para assegurar a promoção dos serviços da Ryanair entre Pau e Londres, e não, de forma indiferenciada, a frequência de Pau e da sua região. Com efeito, se tivessem por objetivo promover Pau e a sua região junto de todos os turistas e homens de negócios que por ela se pudessem interessar, é provável que a CCIPB exigisse que a ligação a um sítio *web* à sua escolha fosse inserida em todas, ou pelo menos em várias versões da página inicial do sítio da Ryanair, e não apenas na sua versão em língua inglesa.

(295) Por último, o contrato de serviços de *marketing* de 30 de junho de 2005 dispõe que, «caso ocorra uma alteração importante das condições comerciais essenciais, após a assinatura do presente contrato, nomeadamente do nível de passageiros à chegada resultante do presente contrato, as Partes comprometem-se de boa-fé a alterar o presente contrato para ter em conta a dita alteração». O nível de passageiros à chegada é, portanto, apresentado como uma «condição comercial essencial» do contrato de serviços de *marketing*, facto que também confirma que o principal objetivo prosseguido pelas prestações de *marketing* não é a frequência de Pau e da sua região, mas sim, muito mais especificamente, o aumento do número de passageiros dos voos da Ryanair com destino a Pau.

(296) Nos outros contratos de serviços de *marketing*, figuram elementos semelhantes. O de 25 de setembro de 2007, por exemplo, foi celebrado por cinco anos, correspondentes ao período pelo qual a carta da CCIPB à Ryanair, datada do mesmo dia, alargou à rota Pau-Charleroi os termos do contrato de serviços aeroportuários de 30 de junho de 2005. Além disso, o contrato de serviços de *marketing* refere o seguinte: «O presente contrato tem origem no compromisso da Ryanair de explorar um serviço semanal entre PAU e CHARLEROI, à razão de 3 voos por semana, salvo em caso de força maior, por cada ano de exploração. A este título, a CCIPB poderá fazer publicidade às atrações comerciais e turísticas de PAU BEARN e da sua região, dirigida ao grande número de turistas e viajantes por motivos de negócios que consultam o sítio www.ryanair.com, e atrair a PAU BEARN um número acrescido de passageiros com grande poder de compra provenientes da Bélgica».

(297) O contrato afirma ainda, no seu preâmbulo: «[…] [a Airport Marketing Services] é a única empresa capaz de chegar a um grande número de potenciais passageiros da Ryanair para promover as atrações comerciais e turísticas da região». Estas afirmações confirmam que o objetivo essencial do contrato não é a promoção da frequência de Pau e da sua região em geral, mas sim, de forma muito mais específica, o aumento das vendas de bilhetes da Ryanair na sua rota de Charleroi-Pau.

(298) Por outro lado, segundo o contrato de serviços de *marketing*, as prestações a efetuar pela AMS consistem em inserir uma ligação ao sítio indicado pela CCIPB na página inicial belga e neerlandesa do sítio Internet da Ryanair. As prestações de *marketing* não são, portanto, dirigidas a todas as pessoas que possam ser persuadidas a visitar Pau ou a sua região, mas sim especificamente às que são mais suscetíveis de utilizar os serviços da Ryanair entre Charleroi e Pau, ou seja, os habitantes da Bélgica e dos Países Baixos.

(299) Quanto ao contrato de serviços de *marketing* de 31 de março de 2008, foi celebrado por um período compreendido entre 16 de maio e 13 de setembro de 2008, o mesmo durante o qual a Ryanair se comprometeu a explorar uma ligação para Bristol, como indica a seguinte frase desse mesmo contrato «o presente acordo tem origem no compromisso assumido pela Ryanair de explorar uma ligação semanal entre PAU e BRISTOL, à razão de três voos por semana, entre 16 de maio de 2008 e 13 de setembro de 2008, salvo em caso de força maior, durante um ano de exploração. A este título, a CCIPB poderá promover as atrações turísticas e comerciais de PAU BEARN e da sua região, junto de um grande número de turistas e viajantes por motivos de negócios que consultam o sítio www.ryanair.com, e atrair para PAU BEARN um número crescente de passageiros de origem inglesa com grande poder de compra» ([45]).

([45]) Tradução livre do texto original em inglês: «*This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN*».

(300) O contrato afirma ainda no seu preâmbulo: «[a Airport Marketing Services] é a única empresa com capacidade para atrair um grande número de potenciais passageiros da Ryanair, a fim de promover as atrações turísticas e comerciais da região» ([46]). Por outro lado, segundo o contrato de serviços de *marketing*, as prestações a efetuar pela AMS consistem na inserção de uma ligação ao sítio *web* indicado pela CCIPB na página inicial em língua inglesa do sítio Internet da Ryanair.

(301) Por seu turno, o contrato de serviços de *marketing* de 16 de junho de 2009 foi celebrado por um período compreendido entre 1 de abril e 24 de outubro de 2009, correspondente àquele em que a Ryanair se comprometeu a explorar uma rota Pau-Bristol, como indica a seguinte frase desse mesmo contrato: «O presente contrato tem origem no compromisso da Ryanair de explorar um serviço semanal entre PAU e BRISTOL, à razão de 2 voos por semana, de 1 de abril de 2009 a 24 de outubro de 2009, ou seja, 60 voos previstos para o conjunto do programa de 2009, salvo em caso de força maior, durante um ano de exploração. A este título, a CCIPB poderá fazer publicidade às atrações comerciais e turísticas de PAU BEARN e da sua região, dirigida ao grande número de turistas e viajantes por motivos de negócios que consultam o sítio www.ryanair.com, e atrair para PAU BEARN um maior número de passageiros com grande poder de compra provenientes da Inglaterra».

(302) O contrato afirma ainda no seu preâmbulo: «[…] [a Airport Marketing Services] é a única empresa capaz de chegar a um grande número de potenciais passageiros da Ryanair para promover as atrações turísticas e comerciais da região». Por outro lado, nos termos do contrato de serviços de *marketing*, as prestações a efetuar pela AMS consistem na inserção de uma ligação ao sítio *web* indicado pela CCIPB na página inicial em inglês do sítio Internet da Ryanair.

(303) No contrato de serviços de *marketing* de 28 de janeiro de 2010 prevê-se que a sua aplicação deverá ter lugar durante um ano, após o lançamento dos serviços de transporte aéreo que a Ryanair se comprometeu a explorar a partir de Pau para Londres, Charleroi e Beauvais, nos termos do artigo 1.º desse mesmo contrato. Esta disposição releva, em si mesma, uma ligação clara entre o contrato de serviços de *marketing* e esses serviços de transporte aéreo. Além disso, o artigo 1.º do contrato de serviços de *marketing* especifica:

«O presente contrato tem origem no compromisso assumido pela Ryanair de criar e explorar serviços aéreos entre:

— PAU e LONDRES-Stansted, a partir de 30 de março de 2010, à razão de 3 voos por semana, durante todo o ano

— PAU e CHARLEROI, a partir de 30 de março de 2010, à razão de 3 voos por semana, durante a época estival

— PAU e BEAUVAIS, a partir de abril de 2010, à razão de 3 voos por semana, durante a época estival

A este título, a CCIPB tem a possibilidade de promover as empresas e as atrações comerciais e turísticas de PAU BEARN e da sua região, junto de um grande número de turistas e viajantes por motivos de negócios que consultam o sítio www.ryanair.com, e atrair para PAU BEARN um número crescente de passageiros com grande poder de compra» ([47]).

(304) O contrato afirma ainda no seu preâmbulo: «[…] [a Airport Marketing Services] é a única empresa com capacidade para atrair muitos dos potenciais passageiros da Ryanair para promover as empresas e as atrações turísticas e comerciais da região ([48])». Por outro lado, à semelhança do contrato de serviços de *marketing* de 2005, o contrato de 2010 prevê que as prestações a efetuar pela AMS consistem na inserção de mensagens e ligações na página correspondente ao destino de Pau do sítio Internet da Ryanair, bem como uma ligação ao sítio Internet designado pela CCIPB i) na página inicial em inglês do sítio Internet da Ryanair, no que respeita à ligação a Londres, ii) na página inicial belga e neerlandesa do sítio Internet da Ryanair, no que se refere à ligação a Charleroi, e iii) na página inicial em francês do sítio Internet da Ryanair, relativamente à ligação a Beauvais. Por último, o contrato especifica que, se os serviços de transporte aéreo da Ryanair com destino a Londres, Charleroi e Beauvais mencionados no seu artigo 1.º não fossem anunciados ou lançados até fevereiro de 2010, o contrato caducaria sem responsabilidades para nenhuma das duas partes. Esta disposição estabelece, portanto, um vínculo adicional entre o contrato de serviços de *marketing* e os serviços da Ryanair com destino a Londres, Charleroi e Beauvais.

([46]) Ver nota 45.
([47]) Ver nota 45.
([48]) Ver nota 45.

(305) Estes elementos relativos aos diversos contratos de serviços de *marketing* mostram que as prestações de *marketing* previstas nesses contratos estão, tanto pela sua duração como pela sua natureza, intimamente ligadas aos serviços de transporte aéreo prestados pela Ryanair, mencionados nos contratos de serviços de *marketing* e objeto dos contratos de serviços aeroportuários correspondentes. Os contratos de serviços de *marketing* referem mesmo que têm origem no compromisso assumido pela Ryanair de explorar os serviços de transporte em questão. Longe de serem concebidos para aumentar de forma geral e indistinta a frequência de Pau e da sua região pelos turistas e os homens de negócios, as prestações de *marketing* são especificamente direcionadas para as pessoas suscetíveis de utilizar os serviços de transporte da Ryanair visados pelos contratos de serviços de *marketing* e têm por objetivo essencial promover esses serviços.

(306) Por conseguinte, os contratos de serviços de *marketing* são indissociáveis dos contratos de serviços aeroportuários de que se fazem eco, bem como dos serviços de transporte aéreo por eles visados. Os elementos factuais apresentados nos considerandos 286 a 305 revelam, além do mais, que na ausência dos serviços aéreos em questão (e, por conseguinte, dos contratos de serviços aeroportuários que lhes dizem respeito), os contratos de serviços de *marketing* não teriam sido celebrados. De facto, tal como se refere nos considerandos 286 a 305, os contratos de serviços de *marketing* indicam explicitamente que têm origem no compromisso da Ryanair de explorar determinadas rotas aéreas e preveem prestações de *marketing* essencialmente destinadas a promover essas rotas.

(307) Neste contexto, o argumento da CCIPB de que esses dois tipos de contratos devem ser analisados separadamente porque «*têm objetivos diferentes*» é irrelevante. Na verdade, resulta claramente do acima exposto que os contratos de serviços de *marketing* fazem parte integrante, em conjunto com os contratos de serviços aeroportuários, das relações comerciais da Ryanair e da CCIPB que regem a exploração das rotas aéreas visadas por esses dois tipos de contratos.

(308) Além disso, é possível constatar que, antes de assinar os contratos de serviços de *marketing* em questão, a CCIPB não organizou nenhum concurso aberto a todas as empresas fornecedoras de serviços desse tipo ([49]), nem sequer consultou diversos prestadores possíveis para comparar as suas propostas. De um modo mais geral, não previu o recurso a outros prestadores, que não fossem as companhias aéreas em causa ou as suas filiais, para o fornecimento dos serviços de *marketing* em questão, o que corrobora a estreita dependência existente entre os contratos de serviços de *marketing* e as rotas aéreas exploradas pela Ryanair a partir de Pau. Na verdade, se os contratos de serviços de *marketing* fossem verdadeiramente independentes dos contratos de serviços aeroportuários, é provável que a CCIPB tivesse consultado vários prestadores para além da AMS, tanto mais que se trata de um organismo público que recorre sistematicamente à realização de concursos nos seus processos de aquisição.

(309) Afigura-se, além disso, que a celebração de todos os contratos de serviços aeroportuários foi condicionada pela celebração dos contratos de serviços de *marketing*.

(310) Com efeito, em primeiro lugar, segundo afirma a França, os dois contratos de 2005 (contrato de serviços aeroportuários e contrato de serviços de *marketing* de 30 de junho de 2005), «embora sejam juridicamente independentes, estão estreitamente interligados» ([50]) e «a estreita ligação entre o contrato de serviços aeroportuários celebrado com a Ryanair e o contrato de serviços de marketing celebrado com a AMS, filial a 100 % da companhia Ryanair, é inegável» ([51]). Tendo em conta as fortes semelhanças existentes entre os contratos de 2005 e os contratos posteriormente celebrados com a Ryanair e a AMS, as supracitadas observações da França podem ser facilmente generalizadas a esses contratos posteriores.

(311) A França refere, aliás, na sua carta de 30 de maio de 2011, que «a CCIPB foi levada a celebrar» os contratos em 30 de junho de 2005. Recorda igualmente, nessa carta, que «na sequência da não renovação do contrato com a AMS, a Ryanair decidiu, sem qualquer comunicação por escrito à CCIPB, não renovar os seus voos no aeroporto de Pau-Pyrénées a partir da temporada estival da IATA de 2011 (abril de 2011)». Este facto parece indicar que, pelo menos em alguns casos, a Ryanair não aceitaria explorar uma ligação aérea em que lhe fossem cobradas as taxas geralmente praticadas pelo aeroporto se não fosse celebrado um contrato de serviços de *marketing* entre o gestor do aeroporto e a AMS.

(312) Foi também esta a posição adotada pelo CRC no seu relatório de 5 de janeiro de 2007 ([52]).

([49]) Exceto a publicidade feita, sem sucesso, na Air & Cosmos, ver considerando 132.
([50]) Carta das autoridades francesas de 13 de julho de 2007.
([51]) Carta das autoridades francesas de 30 de maio de 2011.
([52]) O relatório refere que «… esta convenção de prestação de serviços constitui, na verdade, um auxílio financeiro à Ryanair e é ilegal porque esse auxílio não foi previamente notificado à Comissão» e que «a CCI […] recorreu a uma nova construção jurídica para contornar os efeitos da decisão do tribunal administrativo (que concluiu que a convenção celebrada em 2003 com a Ryanair continha um auxílio estatal ilegal)».

(313) Conclui-se do atrás exposto que cada contrato de serviços de *marketing* é indissociável do contrato de serviços aeroportuários subjacente, constitui com ele uma transação única e não teria sido, muito provavelmente, celebrado na ausência do contrato de serviços aeroportuários correspondente e das ligações aéreas visadas pelos dois contratos. Importa, por isso, analisar cada contrato de serviços de *marketing* e o contrato de serviços aeroportuários celebrado concomitantemente como uma única medida, para determinar se o contrato de serviços de *marketing* constitui um auxílio estatal.

Aplicação do critério do operador numa economia de mercado à CCIPB no que respeita aos contratos de serviços de marketing

(314) Para aplicar o princípio do operador numa economia de mercado em relação aos contratos de serviços de *marketing*, é necessário determinar que operador de mercado hipotético devemos ter em conta para analisar o comportamento da CCIPB.

(315) Uma primeira abordagem consistiria em considerar que a CCIPB celebrou os contratos de serviços de *marketing* enquanto gestor aeroportuário ([53]) e comparar, por conseguinte, o seu comportamento com o de um hipotético gestor aeroportuário que se pautasse por perspetivas de rendibilidade.

(316) Uma segunda abordagem consistiria em considerar que a CCIPB atuou como entidade pública incumbida de uma missão de interesse geral, neste caso o desenvolvimento económico de Pau e da sua região, e que adquiriu prestações de *marketing* no exercício dessa missão, independentemente da sua qualidade de gestora do aeroporto de Pau. No âmbito desta segunda abordagem, importa verificar, por um lado, se as prestações em questão respondem a «necessidades efetivas» da entidade pública que faz a aquisição e, por outro lado, se foram adquiridas a um preço igual ou inferior ao «preço de mercado» ([54]) ou, por outras palavras, se um operador numa economia de mercado pautado por perspetivas de rendibilidade e que tivesse tido necessidade de prestações equivalentes (sem ser necessariamente um gestor de aeroporto), estaria disposto a aceitar condições semelhantes às que a CCIPB aceitou.

(317) Os comentários de alguns terceiros interessados parecem promover a segunda abordagem, pelo menos implicitamente. Em particular, a Ryanair apresentou, nomeadamente no já citado estudo de 20 de dezembro de 2013, elementos demonstrativos de que o preço das prestações de *marketing* da AMS não excedia o preço que se poderia considerar de mercado para tais prestações, referindo, em complemento desse argumento, que os gestores de aeroportos não se distinguem dos outros tipos de clientes da AMS.

(318) A CCIPB forneceu elementos que vão no mesmo sentido, dizendo ainda: «Recorde-se que a CCIPB está incumbida de desenvolver a atratividade económica do território sob a sua responsabilidade. Deste modo, os montantes pagos por estas prestações de marketing permitiram promover os atributos de Pau e da sua região, e os 56 milhões de euros anuais que os passageiros da Ryanair gastaram em 2010 […] durante a sua permanência beneficiaram diretamente os setores de hotelaria, restauração, comércio e imobiliário (este montante ascendia a 8 milhões de euros em 2005, hipótese muito baixa em comparação com os estudos de impacto realizados por outros aeroportos)». Esta frase sugere que, no entender da CCIPB, o seu comportamento deve ser analisado como o de uma entidade pública que adquire serviços necessários à execução das suas missões de interesse geral.

(319) A Comissão observa, a este respeito, que, por um lado, este argumento contradiz a tese de que as decisões da CCIPB relativas às medidas em causa não seriam imputáveis ao Estado. Se a CCIPB sustenta que assinou esses contratos para cumprir a sua missão de desenvolvimento da economia local, tem forçosamente de admitir que o seu comportamento é típico de uma autarquia local.

(320) Por outro lado, a Comissão considera que a segunda das duas soluções acima referidas deve ser rejeitada, pois equivale a ignorar o caráter indissociável dos contratos de serviços aeroportuários e dos contratos de serviços de *marketing* correspondentes, já estabelecido anteriormente. Esta abordagem equivaleria, com efeito, a considerar que a CCIPB assinou os contratos de serviços de *marketing* sem ter em conta as ligações aéreas oferecidas pela Ryanair a partir do aeroporto que gere, e que os teria assinado mesmo que essas ligações e os contratos de serviços aeroportuários correspondentes não existissem. Pelas razões especificadas nos considerandos 286 a 313, tal hipótese é altamente improvável.

(321) Além disso, mesmo que esta segunda abordagem fosse adotada, não permitiria concluir que os contratos de serviços de *marketing* não constituem uma vantagem económica que beneficia a Ryanair e a AMS.

([53]) Sem prejuízo dos eventuais objetivos de política pública de desenvolvimento económico local que a CCIPB pudesse ter em vista quando celebrou os contratos em questão.

([54]) Ver, por exemplo, o acórdão de 28 de janeiro de 1999 no processo T-14/96 *BAI/Comissão*, Colet. 1999, p. II-139, pontos 75-76, e o acórdão de 5 de agosto de 2003 nos processos apensos T-116/01 e T-118/01 *P & O European Ferries (Vizcaya), SA et Diputación Foral de Vizcaya/Comissão*, Colet. 2003, p. II-2957, ponto 117.

(322) De facto, como recorda o considerando 316, para que as aquisições efetuadas por uma entidade pública não constituam uma vantagem económico a favor do vendedor, não basta que o seu preço tenha sido igual ou inferior ao «preço de mercado», devendo corresponder também a uma «necessidade efetiva» dessa entidade pública.

(323) Não se pode excluir categoricamente que, no exercício da sua missão de desenvolvimento económico de Pau e da sua região, a CCIPB sinta necessidade de recorrer a prestadores de serviços comerciais para realizar ações de promoção do território. No caso em apreço, porém, trata-se de uma atividade promocional relativa à atividade comercial de duas empresas bem determinadas, ou seja a Ryanair e a própria CCIPB, enquanto gestora do aeroporto de Pau. Uma entidade pública não pode considerar que prestações de *marketing* principalmente destinadas a promover as atividades de uma ou mais empresas bem determinadas fazem parte da sua própria missão de promoção do desenvolvimento económico local. Na verdade, é lógico que tal entidade pública parta do princípio de que devem ser as próprias empresas locais a assegurar ou financiar as suas operações de *marketing*, e que limite as suas ações à promoção geral do território e do tecido económico local, sem visar empresas específicas.

(324) Qualquer outra abordagem equivaleria a considerar que uma entidade pública incumbida do desenvolvimento económico local poderia, sem que tais medidas constituíssem auxílios estatais, adquirir prestações de *marketing* essencialmente destinadas a promover produtos ou serviços de certas empresas implantadas localmente, alegando que essas prestações favorecem o desenvolvimento económico local e que são adquiridas ao «preço de mercado». Essa abordagem contornaria o disposto no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(325) Não se afigura, assim, possível considerar que as prestações de *marketing* adquiridas pela CCIPB à AMS correspondem a uma «necessidade efetiva» da CCIPB enquanto entidade pública investida de uma missão de desenvolvimento económico local. Esta conclusão é confirmada por certos elementos comunicados pela França, a qual afirma, nomeadamente, que «sem dúvida, não é habitual que as CCI que não exploram aeroportos comprem prestações de marketing a companhias aéreas» ([55]).

(326) Por conseguinte, a aplicação da segunda abordagem referida nos considerandos 316 e 321 levaria à conclusão de que os contratos de serviços de *marketing* conferem uma vantagem económica às empresas que forneceram esses serviços, bem como às companhias aéreas que beneficiaram diretamente das prestações de *marketing*. Deste modo, segundo esta abordagem, os contratos de serviços de *marketing* celebrados com a AMS constituiriam um auxílio a esta empresa enquanto fornecedora de prestações de *marketing* e um auxílio à Ryanair enquanto beneficiária direta e essencial dessas prestações.

(327) Além disso, quando uma entidade pública faz aquisições no exercício das suas missões de interesse geral, é de esperar que ela minimize as suas despesas organizando um concurso ou, pelo menos, consultando vários prestadores de serviços e comparando as suas propostas. Esta expectativa é tanto maior no caso de bens e serviços de natureza muito diferenciada, para os quais não existem referências de preços de mercado evidentes, o que é manifestamente o caso das prestações de *marketing*. Todavia, no caso em apreço, os contratos de *marketing* não resultam de um convite à apresentação de propostas. O convite à apresentação de projetos lançado pela CCIPB não encontrou nenhuma companhia aérea disposta a operar no aeroporto de Pau nas condições previstas ([56]), o que confirma a inadequação da segunda abordagem.

(328) Essa inadequação também tende a ser confirmada pelas observações apresentadas pela CCIPB sobre a decisão de alargamento do procedimento. De facto, é digno de nota que, ao comparar o seu próprio comportamento com o de várias empresas privadas, para provar que o princípio do operador numa economia de mercado foi respeitado, a CCIPB se tenha principalmente comparado a gestores de aeroportos, referindo vários grandes aeroportos privados britânicos, um aeroporto italiano e seis aeroportos franceses. Esta abordagem tende a corroborar a conclusão de que a CCIPB celebrou os contratos de serviços de *marketing* sobretudo como gestora aeroportuária e não como autoridade pública no exercício da sua missão de desenvolvimento económico local.

(329) Além disso, a França afirmou que a promoção turística do Béarn competia ao Comité Departamental do Turismo Béarn Pays Basque e que, de uma maneira geral, as CCI realizam «ações específicas de promoção turística, através da participação em diversas estruturas regionais e departamentais neste domínio, nomeadamente nos comités regionais e departamentais de turismo». Ora, os contratos de serviços de marketing, que segundo a CCIPB visam sobretudo promover as atrações turísticas e comerciais de Pau e da sua região, foram diretamente celebrados pela CCIPB, sem intervenção das estruturas locais responsáveis pela promoção turística. Este é mais um elemento que confirma a ideia de que foi primordialmente como gestora do aeroporto que a CCIPB assinou os contratos de serviços de *marketing*.

([55]) Esta afirmação confirma, aliás, que as prestações de *marketing* em questão foram, na realidade, adquiridas pela CCIPB sobretudo na sua qualidade de gestora aeroportuária e não enquanto autoridade pública responsável pelo desenvolvimento económico regional.

([56]) Ver considerando 132.

(330) Para efeitos da aplicação do princípio do operador numa economia de mercado, convém adotar, portanto, a primeira abordagem, referida no considerando 315, que consiste em comparar o comportamento da CCIPB ao de um hipotético operador numa economia de mercado, pautado por perspetivas de rendibilidade, que gerisse o aeroporto de Pau em seu lugar.

(331) Esta conclusão, estabelecida para os contratos celebrados com a Ryanair e a AMS, também se aplica, pelas mesmas razões, ao contrato celebrado com a Transavia, tanto mais que no caso desta companhia, existe um único contrato para os serviços aeroportuários e os serviços de *marketing*.

Benefícios que um operador numa economia de mercado poderia esperar dos contratos de serviços de marketing e preços que ele estaria disposto a pagar por esses serviços

(332) Resulta do acima exposto que, para aplicar o princípio do operador numa economia de mercado aos contratos de serviços de *marketing* em questão, estes devem ser analisados em conjunto com os contratos de serviços aeroportuários correspondentes, considerando-se que constituem uma transação única ([57]), e que o comportamento da CCIPB deve ser analisado à luz do comportamento de um hipotético operador numa economia de mercado que explorasse o aeroporto de Pau em seu lugar.

(333) Quando se analisa cada uma das transações assim identificadas, importa determinar os benefícios que esse operador hipotético, pautado por perspetivas de rendibilidade, podia esperar das prestações de *marketing*. Neste aspeto, não se devem tomar em consideração, enquanto tais, as repercussões gerais dessas prestações sobre o turismo e a atividade económica da região, mas apenas os seus efeitos na rendibilidade do aeroporto, visto que só estes teriam sido tidos em conta pelo hipotético operador numa economia de mercado considerado nessa análise.

(334) As prestações de *marketing* podem estimular a utilização das rotas aéreas visadas pelos contratos de *marketing* e pelos contratos de serviços aeroportuários correspondentes, dado serem especificamente concebidas para as promover. Mesmo que este efeito beneficie principalmente a companhia aérea, também beneficia o gestor do aeroporto, dado que um maior número de passageiros lhe pode proporcionar um acréscimo das receitas provenientes de certas taxas aeroportuárias e da prestação de serviços de assistência em escala, bem como das receitas não aeronáuticas geradas pela atividade dos parques de estacionamento, restaurantes e outros estabelecimentos comerciais, etc.

(335) Por conseguinte, é inegável que um operador numa economia de mercado que gerisse o aeroporto de Pau no lugar da CCIPB poderia ter em conta este efeito positivo ao ponderar a celebração do contrato de serviços de *marketing* e do contrato de serviços aeroportuários correspondente. Essa ponderação incluiria uma avaliação do impacto das rotas aéreas em causa nas suas receitas e custos futuros e uma previsão, nesse contexto, do número de passageiros correspondente ao efeito positivo das prestações de *marketing*. O dito operador contabilizaria este efeito ao longo de todo o período de exploração das rotas em causa, tal como previsto no contrato de serviços aeroportuários e no contrato de serviços de *marketing*.

(336) Durante o procedimento, a Comissão admitiu esta possibilidade, uma vez que, quando convidou a França a reconstituir as previsões de receitas e custos que um operador numa economia de mercado teria feito antes de celebrar os contratos de serviços de *marketing* e os contratos de serviços aeroportuários, lhe propôs que tivesse em conta os efeitos dos contratos de serviços de *marketing* sobre o tráfego esperado. Quando um gestor de aeroporto celebra um contrato que inclui ações de promoção efetivas de certos serviços aéreos, é possível que preveja uma taxa de ocupação (ou um fator de carga) ([58]) relativamente elevado desses serviços e tenha essa previsão em conta ao avaliar as receitas futuras. Neste particular, a Comissão anota a opinião da Ryanair de que os contratos de serviços de *marketing* não constituem apenas um custo para o gestor do aeroporto, mas também um possível benefício.

(337) Importa determinar se um hipotético operador numa economia de mercado, que explorasse o aeroporto de Pau em lugar da CCIPB, podia razoavelmente esperar e quantificar outros benefícios para além dos resultantes do efeito positivo no tráfego das rotas aéreas visadas pelo contrato de serviços de *marketing* durante o período de exploração das mesmas, previsto pelo contrato de serviços de *marketing* ou pelo contrato de serviços aeroportuários.

([57]) Cada contrato de serviços de *marketing* deve ser analisado em conjunto com o contrato de serviços aeroportuários correspondente, considerando-se que forma com ele uma transação única. Em contrapartida, existem tantas transações distintas quantos os «pares» de contratos de serviços de *marketing* e de serviços aeroportuários.

([58]) Entende-se por taxa de ocupação ou fator de carga a percentagem de lugares ocupados nos aparelhos utilizados para explorar o serviço aéreo em questão.

(338) Alguns terceiros interessados, nomeadamente a Ryanair, no seu estudo de 17 de janeiro de 2014, defendem esta tese. O estudo de 17 de janeiro de 2014 baseia-se na ideia de que as prestações de *marketing* adquiridas por um gestor de aeroporto como a CCIPB podem reforçar a imagem de marca do aeroporto e, logo, estimular duradouramente o número de passageiros que o utilizam, para além das rotas aéreas especificamente visadas pelo contrato de serviços de *marketing* e pelo contrato de serviços aeroportuários, durante o período de exploração previsto nesses contratos. Em especial, resulta desse estudo da Ryanair que os serviços de *marketing* podem produzir efeitos positivos duradouros na utilização do aeroporto, mesmo após o termo do respetivo contrato.

(339) A este respeito, importa referir, em primeiro lugar, que nenhum elemento do processo sugere que, na altura em que foram celebrados os contratos de serviços de *marketing* em análise no procedimento formal de investigação, a CCIPB tenha previsto e, muito menos, quantificado eventuais efeitos positivos desses contratos noutras rotas aéreas que não as visadas nos mesmos ou, do ponto de vista temporal, após o período previsto de exploração destas últimas. Além disso, nem a França nem a CCIPB propuseram um método de cálculo do eventual valor atribuído a esses efeitos por um hipotético operador de mercado que gerisse o aeroporto de Pau no lugar da CCIPB, ao avaliar a conveniência de celebrar os contratos de serviços de *marketing* e os contratos de serviços aeroportuários.

(340) Como já foi dito, as prestações de *marketing* adquiridas à AMS são dirigidas às pessoas que visitam o sítio *web* da Ryanair e, mais especificamente, a página consagrada a Pau nesse sítio, ou seja a página em língua inglesa (no caso dos contratos de serviços de *marketing* relativos às rotas Pau-Londres e Pau-Bristol), ou as páginas belga e neerlandesa (no caso dos contratos relativos à rota Pau-Charleroi), ou a página francesa (no caso do contrato relativo à rota Pau--Beauvais). No caso da Transavia, estava previsto que todas as prestações de *marketing* no sítio www.transavia.com dissessem respeito à página relativa ao destino de Pau. Por conseguinte, as prestações de *marketing* em questão destinavam-se principalmente às pessoas suscetíveis de utilizar as rotas aéreas visadas pelo contrato de serviços de *marketing*. Os seus efeitos positivos sobre a utilização de outras ligações a Pau afiguram-se bastante mais hipotéticos e, em todo o caso, demasiado incertos para um operador prudente numa economia de mercado os poder ter em conta de forma quantificada ao avaliar o interesse em celebrar o contrato de serviços de *marketing*.

(341) Quanto à sustentabilidade desses efeitos, também se afigura muito incerta, sendo concebível que a promoção de Pau e da sua região no sítio Internet da Ryanair pudesse incitar as pessoas que o consultavam a comprar bilhetes da Ryanair com destino a Pau, no momento em que tiveram acesso a essa publicidade ou pouco tempo depois. Em contrapartida, é pouco provável que a memória dessa publicidade, visualizada aquando das visitas ao sítio Internet da Ryanair, possa perdurar e influenciar a sua compra de bilhetes de avião para além de algumas semanas. Uma campanha publicitária é suscetível de produzir efeitos duradouros, quando as operações de promoção são realizadas através de um ou mais suportes publicitários a que os consumidores estejam frequentemente expostos ao longo de um determinado período. Por exemplo, uma campanha publicitária em canais televisivos e estações de rádio generalistas, num conjunto de sítios Internet e/ou num conjunto de painéis publicitários dispostos no exterior ou em locais públicos, é suscetível de produzir um efeito duradouro, se os consumidores tiverem acesso a esses suportes de forma passiva e repetida. Em contrapartida, uma operação de promoção limitada a algumas páginas do sítio Internet da Ryanair é pouco suscetível de produzir um efeito que perdure significativamente após essa operação.

(342) De facto, é muito provável que, para a maioria das pessoas, a visita ao sítio Internet da Ryanair não seja suficientemente frequente para imprimir uma memória duradoura da promoção de uma região nele realizada. Esta observação é fortemente corroborada por dois elementos. Em primeiro lugar, nos termos dos diversos contratos de serviços de *marketing*, a promoção da região da Pau na primeira página do sítio *web* da Ryanair resumia-se à presença de uma simples ligação a um sítio designado pela CCIPB durante períodos limitados ou mesmo muito breves (42 dias por ano durante cinco anos, segundo o contrato de 2005, um ano contínuo segundo o contrato de 2007, 8 dias segundo o contrato de 2008, 9 dias segundo o contrato de 2009, 45 dias na página inglesa, 25 dias na página belga e neerlandesa e 25 dias na página francesa, segundo o contrato de 2010). Quer a natureza destas operações de promoção (a presença de uma simples ligação com um valor promocional limitado), quer a sua brevidade poderão ter limitado muito o seu efeito depois de terminarem, tanto mais que se circunscreveram ao sítio Internet da Ryanair e não foram repetidas noutros suportes. Em segundo lugar, as outras operações de *marketing* previstas nos contratos celebrados com a AMS referiam-se unicamente às páginas do sítio Internet relativas ao destino de Pau. É muito provável que a maioria das pessoas não visitem estas páginas com frequência e que, quando o fazem, já estejam potencialmente interessadas nesse destino.

(343) As considerações anteriores aplicam-se igualmente ao contrato de 2006 celebrado com a Transavia. Com efeito, as prestações de *marketing* previstas nesse contrato reduziam-se à inserção de mensagens e ligações na página relativa ao destino de Pau no sítio Internet da Transavia, bem como ao envio regular de ofertas por correio eletrónico em que se divulgavam as atrações do destino de Pau aos assinantes da revista eletrónica transavia.com.

(344) Deste modo, mesmo que as prestações de *marketing* tenham logrado estimular a utilização dos serviços aéreos visados pelos contratos de serviços de *marketing*, enquanto foram executadas, é muito provável que tal efeito fosse nulo ou insignificante após esse período ou em relação a outras ligações.

(345) Conclui-se aliás dos estudos da Ryanair de 17 e 31 de janeiro de 2014 que os benefícios dos contratos de serviços de *marketing* noutras rotas que não as visadas por esses contratos, ou após o termo do período de exploração previsto nos mesmos e nos contratos de serviços aeroportuários, são extremamente incertos e não podem ser quantificados com o grau de fiabilidade que um operador prudente numa economia de mercado consideraria suficiente.

(346) Por exemplo, no estudo de 17 de janeiro de 2014 ([59]), é dito que «[…] os futuros lucros incrementais, após o período previsto para o contrato de serviços aeroportuários, são por natureza incertos» ([60]). Esse estudo propõe, aliás, dois métodos para avaliar *ex ante* os efeitos positivos dos contratos de serviços de *marketing*, um baseado «nos fluxos de tesouraria» e o outro baseado na «capitalização».

(347) A abordagem «baseada nos fluxos de tesouraria» consiste em avaliar os benefícios dos contratos de serviços de *marketing* e dos contratos de serviços aeroportuários em termos das receitas futuras que eles proporcionam ao gestor do aeroporto, depois de deduzidos os custos correspondentes. A abordagem «capitalização» consiste em considerar a melhoria da imagem de marca do aeroporto devido às prestações de *marketing* como um ativo imaterial, adquirido ao preço previsto no contrato de serviços de *marketing*.

(348) O estudo salienta, todavia, as grandes dificuldades suscitadas pela abordagem «capitalização», mostrando assim a pouca fiabilidade dos resultados que tal método pode produzir, e manifesta preferência pela abordagem «cash-flow». O estudo refere, nomeadamente: «A abordagem "capitalização" só deve ter em conta a percentagem das despesas de marketing imputável aos ativos incorpóreos de um aeroporto. Contudo, pode ser difícil identificar a percentagem de despesas de marketing destinadas a gerar receitas futuras para o aeroporto (ou seja, um investimento nos ativos incorpóreos do aeroporto), por oposição às que geram receitas atuais para o aeroporto ([61])». Salienta também que «para aplicar a abordagem "capitalização", é necessário calcular por quanto tempo, em média, um aeroporto poderá conservar um cliente graças à campanha de *marketing da AMS*. Na prática, seria muito difícil calcular o tempo médio de conservação da clientela após uma campanha da AMS devido à falta de dados suficientes ([62])».

(349) O estudo de 31 de janeiro de 2014 propõe, por seu turno, uma aplicação prática da abordagem «baseada nos fluxos de tesouraria». Segundo esta abordagem, os benefícios dos contratos de serviços de *marketing* e dos contratos de serviços aeroportuários que perduram após o termo dos contratos de *marketing* assumem a forma de um «valor terminal» calculado à data de cessação do contrato. Este valor terminal é calculado a partir dos lucros incrementais esperados dos contratos de serviços aeroportuários e de serviços de *marketing*, no último ano de aplicação do contrato de serviços aeroportuários. Com efeito, o método consiste em partir do lucro incremental esperado no último ano de aplicação do contrato de serviços aeroportuários e projetá-lo no futuro com uma duração igual à deste contrato, ajustando-o em função da taxa de crescimento do mercado de transportes aéreos na Europa e de um fator de probabilidade destinado a refletir a capacidade do contrato de serviços aeroportuários e do contrato de serviços de *marketing* para contribuírem para os lucros do aeroporto após o seu termo ([63]). Esta capacidade de produzir benefícios duradouros resulta, segundo o estudo de 31 de janeiro de 2014, de uma série de fatores *«[…] incluindo uma maior notoriedade e uma marca mais forte, bem como externalidades de rede e passageiros recorrentes»* ([64]), sem aprofundar esta explicação. Além disso, esse método tem em conta uma taxa de atualização que reflete o custo de capital.

([59]) Ver secção 6.2.2.7.
([60]) Tradução livre do texto em inglês.
([61]) Ver nota 45.
([62]) Ver nota 45.
([63]) Ver considerandos 356 e 357.
([64]) Ver nota 45.

(350) Em relação ao fator de probabilidade, o estudo propõe uma taxa de […]%, que considera prudente. Contudo, este estudo, de caráter muito teórico, não dá nenhuma justificação válida, quantitativa ou qualitativa, sobre este aspeto, nem justifica essa taxa de […]% com nenhum elemento factual próprio da atividade da Ryanair, dos mercados de transporte aéreo ou dos serviços aeroportuários. Além disso, não estabelece nenhum nexo entre essa taxa e os fatores que menciona muito sucintamente (notoriedade, marca forte, externalidades de rede e passageiros recorrentes) como sendo suscetíveis de prolongar os benefícios dos contratos de serviços aeroportuários e de serviços de *marketing* após o seu termo. Finalmente, não refere o conteúdo específico das prestações de *marketing* previstas nos diferentes contratos com a AMS para analisar em que medida elas poderiam influenciar os fatores acima mencionados.

(351) Além disso, não demonstra que, após a cessação de um contrato de serviços aeroportuários e de um contrato de serviços de *marketing*, os benefícios por eles proporcionados ao gestor do aeroporto no seu último ano de aplicação tenham qualquer probabilidade de se prolongar no futuro. Também não justifica a relevância da taxa de crescimento do mercado de transportes aéreos na Europa para avaliar os efeitos de um contrato de serviços aeroportuários e de um contrato de serviços de *marketing* num dado aeroporto.

(352) Consequentemente, um operador prudente numa economia de mercado, ao avaliar o interesse da celebração de um contrato, muito dificilmente teria em conta um «valor terminal» calculado segundo o método proposto pela Ryanair.

(353) O estudo de 31 de janeiro de 2014 revela, portanto, que o método baseado nos «fluxos de tesouraria» produziria resultados muito incertos e pouco fiáveis, tal como o método «capitalização».

(354) Acresce que nem a França nem nenhum terceiro interessado forneceram elementos indicativos de que o método proposto pela Ryanair nesse estudo, ou qualquer outro método de quantificação dos benefícios que subsistiriam após a cessação dos contratos de serviços aeroportuários e dos contratos de serviços de *marketing*, seria efetivamente utilizado por gestores de aeroportos regionais comparáveis ao de Pau. A França não formulou, aliás, qualquer comentário sobre os estudos de 17 e 31 de janeiro de 2014, nem aprovou, portanto, as respetivas conclusões.

(355) Além do mais, como já foi dito, as prestações de *marketing* analisadas no procedimento formal de investigação são manifestamente dirigidas às pessoas suscetíveis de utilizar os serviços aéreos visados nos contratos de serviços de *marketing*. Se esses serviços não forem renovados, quando cessar o contrato de serviços aeroportuários, é pouco provável que tais prestações continuem a influenciar positivamente a utilização do aeroporto. Ora, um gestor aeroportuário tem muita dificuldade em avaliar a probabilidade de uma companhia aérea querer prosseguir a exploração de uma rota após o termo do período em que se comprometeu a explorá-la no contrato de serviços aeroportuários. As companhias aéreas de baixo custo, em particular, mostram grande dinamismo na gestão das aberturas e encerramentos de rotas. Quando conclui uma transação como as analisadas no procedimento formal de investigação, um operador prudente numa economia de mercado não pode contar, portanto, com a eventual vontade da companhia aérea de prolongar a exploração da rota em causa no termo do contrato.

(356) Importa salientar ainda, a título subsidiário, que um valor terminal calculado de acordo com o método proposto pela Ryanair no estudo de 31 de janeiro de 2014 só é positivo (e influencia positivamente a rendibilidade prevista do contrato de serviços aeroportuários e do contrato de serviços de *marketing*), se o lucro incremental esperado desses contratos no último ano de aplicação do contrato de serviços aeroportuários for positivo. De facto, o método parte do lucro incremental esperado no último ano de aplicação do contrato de serviços aeroportuários e projeta-o no futuro mediante a aplicação de dois fatores. O primeiro fator é o crescimento global do mercado europeu de transportes aéreos e reflete o crescimento do tráfego esperado. O segundo é um fator de […]%, que representa esquematicamente a probabilidade de a execução dos contratos chegados a termo favorecer, no futuro, a celebração de contratos semelhantes que gerem fluxos financeiros semelhantes. Deste modo, se o lucro incremental futuro esperado no último ano de aplicação do contrato de serviços aeroportuários for negativo, o valor terminal será igualmente negativo (ou, no máximo, igual a zero) e, portanto, a celebração de contratos semelhantes aos que cessaram é suscetível, tal como eles, de degradar ano após ano a rendibilidade do aeroporto.

(357) O estudo de 31 de janeiro de 2014 prevê muito sucintamente esta possibilidade, limitando-se a indicar numa nota de rodapé, sem comentários nem justificações: «[…] não é possível calcular qualquer valor terminal se os lucros incrementais líquidos, após os pagamentos à AMS, forem negativos no último ano do período em causa» ([65]). Ora, como será a seguir demonstrado, todos os contratos visados pelo presente processo conduzem à previsão de fluxos incrementais negativos ano após ano, e não apenas no conjunto do período, em valor atualizado líquido. Por conseguinte, no caso destes contratos, o «valor terminal» calculado de acordo com o método proposto pela Ryanair

([65]) Estudo de 31 de janeiro de 2014, nota de rodapé 17, tradução livre do texto em inglês.

seria nulo ou mesmo negativo. O facto de esse valor terminal ser tido em conta não poria, portanto, em causa a conclusão de que os diversos contratos implicam uma vantagem económica.

(358) Em conclusão, resulta do atrás exposto que o único benefício tangível que um operador prudente numa economia de mercado esperaria de um contrato de serviços de *marketing* e que quantificaria, para avaliar o interesse de celebrar esse contrato associado a um contrato de serviços aeroportuários, seria um possível efeito positivo das prestações de *marketing* sobre o número de passageiros dos serviços aéreos visados nos contratos em questão, durante o período de exploração previsto nestes últimos. Outros eventuais benefícios seriam considerados demasiado incertos para serem tidos em conta de forma quantificada e nenhum elemento sugere, de facto, que a CCIPB o tenha feito.

Relevância da comparação dos termos dos contratos de serviços aeroportuários visados pelo procedimento formal de investigação com as taxas aeroportuárias cobradas noutros aeroportos

(359) De acordo com as novas orientações, por força do princípio do operador numa economia de mercado, a existência de auxílios a uma companhia aérea que utilize um aeroporto pode, em princípio, ser excluída se:

a) o preço cobrado pelos serviços aeroportuários corresponder ao preço de mercado; ou

b) se através de uma análise *ex ante*, isto é, baseada nas informações disponíveis na altura da concessão da medida e na evolução previsível nesse momento, puder demonstrar-se que o acordo entre o aeroporto e a companhia aérea dará azo a uma contribuição de lucro incremental positiva para o aeroporto ([66]).

(360) Além disso, segundo as novas orientações, «ao apreciar os acordos entre aeroportos e companhias aéreas, a Comissão terá igualmente em conta até que ponto os acordos em apreciação podem ser considerados parte da implementação de uma estratégia global do aeroporto que se espera leve à rendibilidade pelo menos a longo prazo» ([67]).

(361) Todavia, no que respeita à primeira abordagem (comparação com um «preço de mercado»), a Comissão tem sérias dúvidas de que, atualmente, seja possível identificar um valor de referência adequado para estabelecer um verdadeiro preço de mercado para os serviços prestados pelos aeroportos, considerando que uma análise *ex ante* da rendibilidade incremental é o critério mais pertinente para a apreciação dos acordos celebrados pelos aeroportos com companhias aéreas individuais ([68]).

(362) Note-se, a este respeito que, de um modo geral, a aplicação do princípio do operador numa economia de mercado por referência a um preço médio observado noutros mercados semelhantes pode ser conclusiva, se for possível identificar um preço de mercado ou deduzi-lo a partir de outros indicadores de mercado. Todavia, esse método não pode ter a mesma relevância no caso dos serviços aeroportuários, visto que a estrutura dos custos e receitas tende a divergir muito de aeroporto para aeroporto. Esses custos e receitas dependem do estado de desenvolvimento do aeroporto, do número de companhias aéreas que o servem, da capacidade em termos de tráfego de passageiros, do estado das infraestruturas, do quadro regulamentar, que pode variar entre Estados-Membros, bem como dos défices e obrigações contraídos pelo aeroporto no passado ([69]).

(363) Além disso, a liberalização do mercado dos transportes aéreos dificulta qualquer análise estritamente comparativa. Como o caso em apreço demonstra, as práticas comerciais entre aeroportos e companhias aéreas não se baseiam forçosamente numa tabela de preços públicos aplicáveis a prestações individuais. De facto, estas relações comerciais são muito diversificadas, incluindo a partilha dos riscos relativos à utilização e das responsabilidades comerciais e financeiras correlacionadas, a generalização dos mecanismos de incentivo (por exemplo, sob a forma de descontos associados ao número de ligações ou de passageiros transportados), bem como variações entre a repartição dos riscos ao longo da duração dos contratos. Em consequência, as transações são pouco comparáveis entre si com base no preço por rotação ou por passageiro.

(364) No seu estudo de 9 de abril de 2013, a Ryanair sustenta, essencialmente, a tese de que é impossível aplicar o princípio do operador numa economia de mercado com base na comparação com as práticas comerciais de outros aeroportos europeus.

([66]) Novas orientações, ponto 53.
([67]) Novas orientações, ponto 66.
([68]) Novas orientações, pontos 59 e 61.
([69]) Ver Decisão da Comissão, de 27 de janeiro de 2010, relativa ao auxílio estatal C 12/08 — *Eslováquia — Acordo entre o Aeroporto de Bratislava e a Ryanair* (JO L 27 de 1.2.2011, p. 24), considerandos 88 e 89.

(365) Importa referir, em primeiro lugar, que ao longo deste procedimento, nem a França, nem nenhum terceiro interessado propuseram à Comissão uma amostra de aeroportos de referência, suscetível de ser utilizada no caso vertente e com aeroportos suficientemente comparáveis ao aeroporto de Pau em matéria de volume e tipo de tráfego, tipo e nível dos serviços aeroportuários, proximidade do aeroporto em relação a uma grande cidade, número de habitantes na zona de influência do aeroporto, prosperidade da área envolvente e existência de diferentes zonas geográficas suscetíveis de atrair passageiros ([70]).

(366) Mesmo que essa amostra de aeroportos estivesse disponível, não teria sido, de qualquer forma, possível aplicar um método comparativo no caso vertente. Com efeito, como já foi acima demonstrado, as transações a analisar são conjuntos complexos, formados por um contrato de serviços aeroportuários e um contrato de serviços de *marketing* (por vezes reunidos num único suporte jurídico). Essas transações envolvem vários «preços», isto é, as diversas taxas aeroportuárias, o preço dos serviços de assistência em escala e o preço das prestações de *marketing*, alguns dos quais dependem do número de passageiros, outros do número de movimentos de aeronaves e outros ainda são montantes fixos. Cada uma destas transações gera, assim, um conjunto complexo de fluxos financeiros entre o gestor do aeroporto e a companhia aérea e suas filiais, constituídos pelas receitas provenientes das taxas aeroportuárias, as receitas ligadas aos serviços de assistência em escala e as receitas relacionadas com as prestações de *marketing*.

(367) Deste modo, a mera comparação das taxas aeroportuárias cobradas pela CCIPB às companhias aéreas em causa com as taxas aeroportuárias cobradas nos aeroportos de referência não forneceria qualquer indicação útil sobre o cumprimento do princípio do operador numa economia de mercado. Seria, no mínimo, necessário, para aplicar um método comparativo válido às transações que são objeto da primeira apreciação, encontrar nos aeroportos da amostra de referência um conjunto de transações comparáveis, que incluíssem, em especial, prestações de *marketing* equivalentes e serviços de assistência em escala equivalentes. A pesquisa de uma tal amostra de transações comparáveis seria impossível, de tal modo são complexas e específicas as transações visadas pela presente apreciação, tanto mais que os preços dos serviços de assistência em escala e dos serviços de *marketing* raramente são divulgados publicamente, pelo que seria difícil aceder a esses dados para constituir uma base de comparação.

(368) Mesmo supondo, por último, que fosse possível determinar, com base numa análise comparativa válida, que os «preços» em causa nas diversas transações visadas pela presente análise são equivalentes ou superiores aos «preços de mercado» estabelecidos através da amostra de transações de referência, a Comissão não poderia concluir que essas transações estão conformes com o preço de mercado, caso se verifique que, no momento em que foram realizadas, o gestor do aeroporto podia esperar que elas gerassem custos incrementais superiores às receitas incrementais. De facto, um operador numa economia de mercado não tem qualquer interesse em oferecer bens ou serviços a «preços de mercado» se esse comportamento conduzir a um prejuízo incremental.

(369) A Comissão considera oportuno recordar, no contexto desta análise, que após a adoção das novas orientações a França e as partes interessadas foram convidadas a formular observações sobre a aplicação dessas disposições ao caso vertente (ver considerandos 22 e 23). No caso em apreço, nem a França nem as partes interessadas contestaram, quanto ao essencial, a posição da Comissão de que, dada a impossibilidade de definir um elemento de comparação adequado para atribuir um verdadeiro preço de mercado aos serviços prestados pelos aeroportos às companhias aéreas, o melhor critério para apreciar os acordos celebrados entre as duas partes é uma análise *ex ante* da sua rendibilidade incremental.

(370) À luz do que precede, a Comissão considera que a abordagem genericamente preconizada nas novas orientações para a aplicação do princípio do operador numa economia de mercado às relações entre aeroportos e companhias aéreas, ou seja, a análise *ex ante* da rendibilidade suplementar (ou incremental), deve ser aplicada no caso vertente.

(371) Esta abordagem justifica-se pelo facto de um gestor aeroportuário poder estar objetivamente interessado em fazer uma transação com uma companhia aérea, se puder esperar com razoabilidade que essa transação melhore os seus lucros (ou reduza os seus prejuízos) em relação a uma situação contrafactual em que não fosse efetuada ([71]), e isto independentemente de qualquer comparação com as condições oferecidas às companhias aéreas por outros gestores de aeroportos ou com as condições oferecidas pelo mesmo gestor a outras companhias aéreas.

(372) Em relação a este último aspeto, como a Comissão salientou nas novas orientações, «a diferenciação de preços é uma prática comercial normal, desde que cumpra toda a legislação relevante em matéria de concorrência e setorial. No entanto, tais políticas de diferenciação de preços devem ser comercialmente justificadas para satisfazer o princípio do operador numa economia de mercado» ([72]) (omitidas as notas de rodapé). Importa salientar, nesta matéria, que os

([70]) Novas orientações, ponto 60.
([71]) Por outras palavras, se a rendibilidade incremental esperada dessa transação for positiva.
([72]) Novas orientações, ponto 62.

comentários de determinados terceiros que criticam essencialmente a CCIPB por não ter aplicado uniformemente o seu sistema de tarifação geral a todas as companhias aéreas, não são pertinentes no que respeita à aplicação do princípio do operador numa economia de mercado. Por exemplo, o comentário da Air France resumido no considerando 169, de que a CCIPB deveria ter cobrado à Ryanair a «taxa de balizagem» em determinadas circunstâncias, não é pertinente. De facto, não é por um gestor de aeroporto negociar com uma companhia aérea condições distintas do seu sistema geral de tarifação, ou mesmo uma estrutura tarifária diferente desse sistema geral, que confere necessariamente uma vantagem económica a essa companhia.

Apreciação conjunta do comportamento global do gestor do aeroporto e da CCIPB

(373) Na decisão de início do procedimento, a Comissão considerou preliminarmente que o comportamento global da CCIPB devia ser apreciado em conjunto com o do gestor do aeroporto e, se necessário, com o do Estado ou outras autoridades públicas que controlam o gestor do aeroporto ou intervêm no seu financiamento.

(374) A França disse estar de acordo com a apreciação conjunta do comportamento do serviço que gere o aeroporto, da CCIPB em geral e das outras autoridades públicas.

(375) Ao aplicar o princípio do operador numa economia de mercado, deve ter-se, efetivamente, em conta o comportamento da CCIPB no seu conjunto, e não apenas o do seu serviço gestor do aeroporto, uma vez que este último não tem uma personalidade jurídica distinta da CCIPB. Por outro lado, enquanto os contratos de serviços aeroportuários foram celebrados com o aeroporto que é beneficiário das taxas aeroportuárias pagas pela Ryanair e pelas outras companhias aéreas, os custos dos contratos de serviços de *marketing* são maioritariamente imputados ao orçamento geral da CCIPB e não se refletem necessariamente nas contas do aeroporto. Aliás, a França afirma a este propósito que a CCIPB assumiu estes custos diretamente ([73]).

(376) A Comissão considera, portanto, que os comportamentos do gestor do aeroporto e da CCIPB devem ser conjuntamente apreciados na sua relação com as companhias aéreas e as suas filiais, para efeitos da aplicação do critério do operador privado numa economia de mercado.

Conclusão sobre as modalidades de aplicação do critério do operador numa economia de mercado

(377) Resulta do acima exposto que, para aplicar o princípio do operador numa economia de mercado aos contratos em causa, a Comissão deve analisar cada contrato de serviços de *marketing* em conjunto com o contrato de serviços aeroportuários correspondente e determinar se um hipotético operador numa economia de mercado, pautado por perspetivas de rendibilidade e que gerisse o aeroporto de Pau no lugar da CCIPB, teria realizado essas transações. Para o efeito, há que determinar a rendibilidade incremental dos contratos, tal como o operador numa economia de mercado faria no momento da sua celebração, estimando ao longo do período de aplicação dos mesmos:

— o tráfego incremental futuro resultante da execução desses contratos, tendo eventualmente em conta os efeitos das prestações de *marketing* sobre as taxas de ocupação dos voos por eles visados;

— as receitas incrementais futuras resultantes da execução desses contratos, incluindo as receitas provenientes das taxas aeronáuticas e dos serviços de assistência em escala, geradas pela exploração das rotas visadas pelos contratos, bem como as receitas extra-aeronáuticas provenientes do tráfego suplementar originado pela sua aplicação;

— os custos incrementais futuros esperados da execução desses contratos, incluindo os custos de exploração e eventuais custos de investimento incrementais gerados pelas rotas por eles visadas, bem como os custos das prestações de *marketing*.

(378) Esses cálculos devem indicar os fluxos anuais futuros correspondentes à diferença entre as receitas e os custos incrementais, a atualizar, se necessário, com uma taxa que reflita o custo de capital para o gestor do aeroporto. Um valor atualizado líquido positivo indica, em princípio, que os contratos em causa não conferem qualquer vantagem económica, ao passo que um valor atualizado líquido negativo revela a presença dessa vantagem.

([73]) Sobre o assunto, a França referiu o seguinte: «A CCIPB, responsável, entre outras missões, pelo desenvolvimento económico do seu território, assumiu diretamente no seu próprio orçamento, e não no do aeroporto, as condições financeiras previstas pelo contrato assinado em 30 de junho de 2005 com a AMS em relação à rota Pau-Londres».

(379) Importa notar que, numa tal avaliação, as alegações da CCIPB e da Ryanair de que o preço das prestações de *marketing* adquiridas pelo CCIPB é equivalente ou inferior ao valor que pode ser considerado como «preço de mercado» dessas prestações são irrelevantes. Com efeito, um operador numa economia de mercado que se pautasse por perspetivas de rendibilidade não quereria adquirir tais prestações, mesmo a um preço inferior ou igual ao «preço de mercado», se previsse que, apesar do seu efeito positivo na utilização das rotas aéreas em causa, os custos incrementais gerados pelos contratos excederiam as receitas incrementais em valor atualizado. Nesse caso, o «preço de mercado» seria superior ao que ele estaria disposto a pagar e levá-lo-ia, logicamente, a renunciar às prestações em causa.

(380) Pelas mesmas razões, o facto de os preços previstos para os serviços aeroportuários no contrato respetivo poderem ser superiores ou equivalentes aos preços cobrados por gestores de aeroportos minimamente comparáveis, para prestações comparáveis, não teria relevância para a presente análise, visto não ser expectável que eles proporcionassem receitas incrementais suficientes para cobrir os custos incrementais, em valor atualizado.

Aplicação do princípio do operador numa economia de mercado

(381) Para efeitos da apreciação dos contratos em causa e tendo em conta as considerações que precedem, importa recordar que se deve analisar tanto a existência como a importância de eventuais elementos de auxílio nestes contratos à luz da situação existente no momento da sua celebração ([74]) e, mais especificamente, das informações disponíveis e da evolução previsível nesse momento.

(382) Na sua carta de 30 de maio de 2011, a França afirmou que, quando os contratos de 2005 foram celebrados com a Ryanair e a AMS, não existia nenhum estudo de mercado, ou plano de atividades, que avaliasse e justificasse economicamente os compromissos assumidos pelo aeroporto para com a Ryanair.

(383) De acordo com os elementos fornecidos pela França, afigura-se também que a CCIPB não procedeu a qualquer estudo de mercado, plano de atividades ou avaliação quantitativa da rendibilidade, antes de celebrar os outros contratos visados pelo procedimento formal de investigação, à exceção do contrato de 2006 com a Transavia, em relação ao qual foi elaborado um plano de atividades em dezembro de 2005 («o plano de atividades da Transavia»).

(384) Excetuando esse plano de atividades, a única avaliação económica quantificada fornecida pela França é um estudo de impacto relativo ao período de 2003-2004, que avaliou o impacto económico dos passageiros da Ryanair para a região em 8-10 milhões de euros. Um inquérito aos passageiros do aeroporto efetuado em janeiro de 2011 e igualmente comunicado pela França confirma estes resultados e avalia em 339 euros a despesa média por passageiro de um voo da Ryanair com destino a Pau. Todavia, estes estudos são irrelevantes para efeitos da aplicação do princípio do operador numa economia de mercado, visto incidirem sobre o impacto da atividade da Ryanair sobre o tecido económico regional em geral e não sobre a rendibilidade do aeroporto. Ora, segundo jurisprudência assente, as considerações de desenvolvimento regional não podem ser tidas em conta para a aplicação do princípio do operador numa economia de mercado ([75]).

(385) Segundo a Ryanair, a inexistência de um plano de atividades, quando se celebram contratos como os visados pelo procedimento formal de investigação, não pode ser invocada como prova da inobservância do princípio do operador numa economia de mercado.

(386) A Comissão considera que a ausência de um plano de atividades constitui um sério indício a favor da conclusão de que os contratos celebrados com a Ryanair e a AMS não respeitam o princípio do operador numa economia de mercado, tanto mais que, relativamente a esses contratos, nem a França nem a CCIPB conseguiram fornecer a menor análise de rendibilidade quantificada, mesmo que incompleta, realizada a montante da celebração dos contratos.

(387) De um modo geral, a França não forneceu nenhum elemento indicativo de que o gestor do aeroporto tenha procedido a uma análise do risco assumido em relação aos benefícios que dele podiam resultar, por ocasião da celebração dos contratos com a Ryanair e a AMS. Pelo contrário, no entender da França, a CCIPB pautou-se por um objetivo de desenvolvimento regional. Este é mais um indício de que os contratos com a Ryanair e a AMS não obedecem ao princípio do operador numa economia de mercado.

([74]) Ver, por exemplo, o acórdão de 19 de outubro de 2005 no processo T-318/00 *Freistaat Thüringen/Comissão*, Colet. 2005, p. II-4179, n. 125, e o acórdão no processo C-124/10 P, *EDF/Comissão*, CLI:EU:C:2012:318, n.os 85, 104 e 105.

([75]) Ver o acórdão do Tribunal Geral de 21 de janeiro de 1999, *Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech-Stahlwerke/Comissão* (T-129/95, T-2/96 e T-97/96, Colet., p. II-17, n.º 120).

(388) Tal como é a seguir explicado, estes indícios são confirmados pela avaliação que a Comissão efetua daquela que teria sido a análise de rendibilidade realizada por um hipotético operador numa economia de mercado.

(389) Durante o procedimento, a Comissão convidou a França a fazer uma reconstituição quantificada da análise de rendibilidade que um operador numa economia de mercado teria efetuado antes de celebrar os contratos com a Ryanair e a AMS, baseando-se nas informações objetivas de que a CCIPB tinha conhecimento quando os celebrou e na evolução previsível.

(390) Em resposta a este convite, a França forneceu uma reconstituição dos custos e receitas incrementais previstos associados a cada contrato celebrado com a Ryanair e a AMS. Essa análise baseia-se em grande parte em dados observados *a posteriori*, ou seja, após a celebração dos contratos. Deste modo, o método adotado pela França consistiu em calcular custos e receitas médios unitários por passageiro a partir dos custos de exploração, receitas e tráfego do aeroporto observados durante o período de 2003 a 2011. Na sua análise de cada contrato, a França utilizou esses dados, multiplicando-os pelo tráfego incremental previsto de cada contrato, ou seja, o tráfego que o contrato poderia expectavelmente gerar, aquando da sua assinatura. Na medida em que esta análise se baseia em grande parte em dados relativos aos custos e receitas observados após a celebração dos diversos contratos, e não necessariamente nos elementos previsíveis no momento em que estes foram celebrados, esse método não pode refletir a avaliação da rendibilidade que um operador numa economia de mercado teria efetuado antes de se decidir a celebrá-los.

(391) Além disso, no que respeita aos custos de exploração incrementais, o método adotado pela França equivale a ter em conta os custos unitários totais, isto é, a totalidade dos custos de exploração do aeroporto por passageiro, em lugar dos custos incrementais, ou seja, os custos por passageiro especificamente gerados por cada contrato. Ora, os custos incrementais podem ser diferentes dos custos unitários totais e, por norma, são claramente mais baixos do que estes, devido à importante percentagem de custos fixos de um aeroporto. A utilização dos custos unitários totais constitui, assim, uma segunda debilidade do método proposto pela França, tanto mais que conduz uma clara degradação da rendibilidade de certos contratos, penalizando as companhias aéreas que os celebraram.

(392) Por conseguinte, a Comissão procedeu à sua própria análise, reconstituindo os custos e receitas incrementais dos diversos contratos, tais como um operador numa economia de mercado os teria avaliado *ex ante*, em aplicação do princípio do operador numa economia de mercado. As hipóteses adotadas e os resultados da análise são apresentados nos considerandos 393 a 440. Quanto ao contrato com a Transavia, a Comissão utilizou diretamente o plano de atividades dessa companhia para realizar a sua avaliação.

Horizonte temporal

(393) Ao avaliar o interesse de celebrar um contrato de serviços aeroportuários e/ou um contrato de serviços de *marketing*, um operador numa economia de mercado teria escolhido como horizonte temporal da sua avaliação a duração dos acordos em questão. Por outras palavras, teria avaliado os custos e receitas incrementais durante o período de aplicação dos contratos.

(394) Não se afigura justificado adotar um período mais extenso, uma vez que, quando os contratos foram celebrados, um operador prudente numa economia de mercado não teria contado com a renovação dos mesmos, depois de caducarem, nos mesmos termos ou em termos distintos, tanto mais que as companhias de baixo custo como a Ryanair e a Transavia eram e são conhecidas por fazerem evoluir as suas atividades de forma muito dinâmica em matéria de abertura e encerramento de rotas, bem como de aumentos e reduções da frequência dos voos. Qualquer renovação dos contratos era, portanto, uma perspetiva futura distante e demasiado incerta para que um operador de mercado nela pudesse basear decisões económicas razoáveis.

(395) Além disso, deve referir-se que, no caso de certos contratos, a data de início efetivo das atividades neles visadas não é a data da sua celebração. Nesse caso, tomou-se como ponto de partida a data de início efetivo e não a data de celebração ([76]).

(396) Importa referir também que, no contexto da aplicação do princípio do operador numa economia de mercado, não se teve em conta o facto de a Ryanair não ter explorado as rotas durante todo o período previsto em certos contratos, dado que esse elemento não era conhecido nem previsível quando estes foram celebrados.

(397) A Comissão passará agora a analisar os contratos celebrados com a Ryanair e a AMS em matéria de tráfego, receitas e custos incrementais à luz das hipóteses adotadas, antes de apresentar sucessivamente o balanço da análise dos contratos celebrados com a Ryanair e a AMS, e depois o contrato celebrado com a Transavia.

([76]) Ver quadro 6.

Tráfego incremental e número de rotações previstas (contratos com a Ryanair e a AMS)

(398) A análise realizada pela Comissão assenta no tráfego incremental (ou seja, no número adicional de passageiros) que um operador numa economia de mercado, que gerisse o aeroporto de Pau no lugar da CCIPB, poderia prever na altura em que os contratos foram celebrados. No caso do contrato de 2003, por exemplo, trata-se de fazer uma estimativa do número de passageiros que, em 2003, o gestor do aeroporto de Pau poderia prever para a rota Pau--Londres explorada pela Ryanair, durante o período de execução do contrato.

(399) O tráfego incremental foi estimado em função do número de rotas e de voos previstos nos diversos contratos de serviços aeroportuários e de serviços de *marketing*, e do número de rotações anuais deles resultante.

(400) A Comissão teve igualmente em conta a capacidade dos aparelhos utilizados pela Ryanair, isto é, dos Boeing 737--800 com 189 lugares ([77]).

(401) A Comissão partiu da hipótese de haver uma taxa de ocupação de 85 % por voo, uma hipótese que é favorável à Ryanair, visto tratar-se de uma taxa elevada. Aliás, essa taxa é ligeiramente superior à média dos voos efetuados pela Ryanair na sua rede ([78]) e igual ou superior à taxa de ocupação proposta pela França para os diversos contratos, na sua reconstituição das análises de rendibilidade. Todavia, a Comissão considera que se pode adotar essa taxa de ocupação elevada, apesar de ser uma hipótese favorável, para refletir um possível efeito benéfico das prestações de *marketing* sobre o tráfego dos serviços aéreos visados pelos diversos contratos e dada a ausência de outros elementos que permitam quantificar o impacto previsível dessas prestações na taxa de ocupação.

(402) Quando o período de aplicação de um contrato não coincidia com os anos civis completos, a Comissão teve esse facto em conta calculando o tráfico previsível, em relação a cada ano de aplicação do contrato, proporcionalmente ao número de dias em que este devia ser aplicado.

(403) Alguns contratos continham indicações sobre o número de passageiros esperados nas rotas previstas. Todavia estas indicações não eram juridicamente vinculativas, pelo que não seriam necessariamente tidas em conta por um operador prudente numa economia de mercado na sua análise da rendibilidade. Por conseguinte, a Comissão não as teve em conta e adotou a hipótese de uma taxa de ocupação de 85 % para todos os contratos (que é superior às ditas indicações).

(404) Além disso, alguns contratos continham um compromisso da companhia aérea relativo ao número mínimo de passageiros a transportar nas rotas em causa, mas um operador numa economia de mercado teria contado, provavelmente, com um número de passageiros superior ao mínimo garantido pela companhia aérea. De facto, é provável que considerasse a hipótese de a companhia aérea ter previsto uma margem de segurança entre o tráfego mínimo a que se comprometia e o tráfego que era razoável esperar. A Comissão decidiu, por isso, não ter em conta esses valores mínimos obrigatórios na sua avaliação.

(405) O tráfego suplementar calculado pela Comissão é, de um modo geral, superior tanto aos mínimos obrigatórios como às indicações não vinculativas incluídas nos diversos contratos.

(406) Por último, importa referir que em 2009, a CCIPB e a Ryanair/AMS alteraram os termos dos contratos de 2005, reduzindo a utilização da rota Pau-Londres, fixando em 211 o número de voos previstos para o ano de 2009 e reduzindo para […] euros o montante anual das prestações de *marketing*. Aplicando o princípio do operador numa economia de mercado, a Comissão raciocinou da mesma forma que em relação aos outros contratos, ou seja, considerando que o tráfego incremental associado a este aditamento correspondia ao conjunto das rotas, frequências e voos mencionados no mesmo.

Receitas incrementais (contratos celebrados com a Ryanair e a AMS)

(407) Relativamente a cada transação analisada, a Comissão procurou determinar as receitas incrementais, ou seja, as receitas geradas pela transação, tais como um operador numa economia de mercado as teria previsto.

(408) Em aplicação do princípio de contabilidade única, a Comissão considera que devem ter-se em conta as receitas aeronáuticas e extra-aeronáuticas.

([77]) O contrato de 2003 refere dois modelos de aparelhos suscetíveis de serem utilizados pela Ryanair, o Boeing 737-200 e o Boeing 737-800. Na sua análise, a Comissão adotou uma hipótese favorável a respeito do tráfego suscitado pela Ryanair, com base no aparelho com maior capacidade (o Boeing 737-800).

([78]) Ver http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(409) As receitas aeronáuticas são constituídas pelo produto das diversas taxas pagas pela companhia aérea ao gestor do aeroporto, nomeadamente:

— a «taxa de aterragem», ou seja, um montante por rotação;

— a «taxa de passageiro», ou seja, um montante por passageiro; e

— a taxa paga pelos serviços de assistência em escala, sob a forma de um montante por rotação estabelecido nos diversos contratos de serviços aeroportuários.

(410) A taxa de aterragem e a taxa de passageiro praticadas pela CCIPB são, em princípio, taxas regulamentadas que remuneram o acesso às infraestruturas aeroportuárias, determinadas para todas as companhias aéreas utilizadoras após um processo de consulta e devidamente publicadas. Os diversos contratos de serviços aeroportuários celebrados com a Ryanair e a Transavia aplicam o sistema de taxas públicas do aeroporto. A Comissão adotou para esses contratos, como montantes unitários provisórios da taxa de aterragem e da taxa de passageiro, as taxas públicas em vigor no momento da celebração dos contratos, integrando uma indexação de 2 % ao ano. A Comissão considera que um operador numa economia de mercado teria podido prever uma taxa de inflação de 2 %, visto ser essa a taxa visada pelo Banco Central Europeu («BCE») para a área do euro ([79]). Na verdade, era razoável prever que as taxas regulamentadas seriam aumentadas anualmente para acompanhar a inflação.

(411) Quanto às taxas cobradas pelos serviços de assistência em escala, não são regulamentadas mas sim negociadas bilateralmente. Nos diversos contratos de serviços aeroportuários celebrados com a Ryanair e no contrato celebrado com a Transavia, assumem a forma de montantes fixos por rotação, sem indexação, tendo sido esses os montantes utilizados pela Comissão na sua análise.

(412) Para calcular o produto das três taxas aeronáuticas supramencionadas que um operador numa economia de mercado poderia esperar de cada contrato, a Comissão utilizou o número de rotações previstas (para a taxa de aterragem e a taxa dos serviços de assistência em escala) e o número de passageiros suplementares previstos (para a taxa de passageiro) em relação a cada contrato, multiplicando-os pelos montantes unitários das taxas.

(413) Em princípio, as receitas extra-aeronáuticas são quase proporcionais ao número de passageiros, visto que a atividade dos parques de estacionamento, restaurantes e outros estabelecimentos comerciais situados no aeroporto depende do número de passageiros. O mesmo acontece com as receitas obtidas pelo gestor do aeroporto relativamente a essas atividades. A abordagem mais razoável para determinar as receitas extra-aeronáuticas incrementais previstas consiste, assim, em determinar um montante de receitas extra-aeronáuticas por passageiro, multiplicando-o seguidamente pelo tráfego incremental previsto.

(414) No que se refere ao montante de receitas extra-aeronáuticas por passageiro, a Comissão considera provável que, no momento da celebração dos contratos, um operador razoável numa economia de mercado o tivesse determinado com base nas receitas extra-aeronáuticas totais do aeroporto por passageiro, durante um período suficientemente longo para ser representativo e imediatamente anterior à celebração do contrato em causa ([80]). A este respeito, a Comissão considera que um período de três anos é razoável ([81]). Considera ainda que um operador numa economia de mercado teria previsto uma indexação deste montante ao longo do tempo, a fim de refletir a inflação, e adotou

([79]) Um dos objetivos do BCE é manter a estabilidade dos preços e a inflação anual «abaixo, mas perto, dos 2 % a médio prazo»: Tradução livre do texto original em inglês: «In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term». Ver: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

([80]) A Comissão constata que o tráfego da Air France no aeroporto de Pau é dominado pelas viagens de negócios, ao passo que o tráfego da Ryanair e da Transavia é essencialmente de lazer. As receitas extra-aeronáuticas geradas por estas duas categorias de viajantes poderão ser diferentes, proporcionalmente ao número de passageiros, por exemplo devido às eventuais diferenças de poder de compra. Todavia, é difícil avaliar essas diferenças, sobretudo por existirem outros fatores, para além do poder de compra, que podem ter influência. Por exemplo, os viajantes por motivos de negócios são, de um modo geral, sensíveis ao fator tempo e tendem a reduzir o seu tempo de permanência nos aeroportos, o que poderá limitar as suas despesas. Além disso, dado que as receitas extra-aeronáuticas do gestor do aeroporto não transitam pelas companhias aéreas, é difícil, para um gestor aeroportuário, avaliar em que medida o montante médio de receitas extra-aeronáuticas por passageiro pode variar de uma companhia aérea para outra. À luz destes elementos, é provável que um operador numa economia de mercado que gerisse o aeroporto de Pau em lugar da CCIPB se baseasse, na sua avaliação das receitas extra-aeronáuticas incrementais, nas receitas extra-aeronáuticas por passageiro observadas nos anos anteriores em relação a todo o tráfego do aeroporto, sem procurar integrar o facto de esse montante por passageiro poder eventualmente variar de uma companhia aérea para outra.

([81]) Um operador numa economia de mercado teria escolhido o período em questão tendo em conta vários fatores: o efeito de nivelamento produzido por um período relativamente longo e os inconvenientes de um período muito longo, como a possível alteração das preferências e modalidades de despesas dos passageiros. Deste modo, a utilização da média das receitas extra-aeronáuticas por passageiro relativa a um único ano tornaria o montante obtido demasiado dependente das circunstâncias específicas desse ano, o que justifica a escolha de um período mais longo. Em contrapartida, um período de cinco anos afigura-se excessivamente longo porque é possível que os comportamentos dos passageiros no que às despesas extra-aeronáuticas diz respeito se alterem de forma substancial durante esse tempo. Por conseguinte, um período de três anos parece ser uma escolha razoável.

uma taxa de 2 % ([82]) (aplicada a partir do segundo ano do triénio).

(415) O quadro seguinte apresenta as receitas extra-aeronáuticas totais do aeroporto observadas ano a ano, ao longo do período de 2000 a 2011, e em relação a cada ano, o montante unitário médio das receitas extra-aeronáuticas por passageiro nos três anos anteriores.

Quadro 5

Receitas extra-aeronáuticas

Ano	Receitas extra-aeronáuticas	
	Montantes totais (em milhares de euros)	Montante unitário médio por passageiro nos três anos anteriores (em euros)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Custos incrementais (contratos celebrados com a Ryanair e a AMS)

(416) Os custos incrementais que um operador numa economia de mercado, que gerisse o aeroporto no lugar da CCIPB, poderia esperar *ex ante* de cada transação (incluindo eventualmente um contrato de serviços aeroportuários e um contrato de serviços de *marketing*) dividem-se nas três categorias seguintes:

— os custos de aquisição das prestações de *marketing*;

— os custos de investimentos incrementais, decorrentes dos investimentos realizados por causa da transação;

— os custos de exploração incrementais, ou seja, os custos de exploração (pessoal, aquisições diversas) suscetíveis de serem originados pela execução da transação.

(417) Em relação aos custos dos contratos de *marketing*, a Comissão teve em conta os montantes previstos nos diversos contratos de serviços de *marketing*, os quais preveem, em regra, montantes fixos, anuais ou totais. O contrato celebrado com a Ryanair em 2003, para a rota Pau-Londres, estipulava condições específicas, ou seja, um pagamento inicial e pagamentos anuais por passageiro até ao valor máximo anual de 400 000 euros. Tendo em conta as

([82]) Ver considerando 410.

previsões de tráfego associadas ao contrato de 2003, baseadas numa taxa de ocupação de 85 %, afigura-se que o operador numa economia de mercado preveria que o limite máximo de 400 000 euros seria atingido. Por conseguinte, foi esse montante máximo que a Comissão adotou como custo das prestações de *marketing*, em complemento do pagamento inicial definido no contrato.

(418) À semelhança das previsões de tráfego, os pagamentos de *marketing* previstos não correspondem forçosamente aos montantes pagos, dado que alguns acontecimentos posteriores à celebração dos contratos podem provocar desvios em relação aos montantes inicialmente previstos. É o caso, nomeadamente, da sua rescisão antecipada. Contudo, estes acontecimentos não devem ser tidos em conta na aplicação do princípio do operador numa economia de mercado, visto serem posteriores à celebração dos contratos.

(419) Quanto aos custos de investimentos incrementais, importa referir que, segundo a França, os diversos contratos aqui analisados não implicavam a realização de quaisquer investimentos no aeroporto de Pau. Consequentemente, e tendo em conta que nenhum elemento do processo indica que um operador numa economia de mercado esperaria ter de realizar investimentos devido a um ou vários dos contratos visados pelo procedimento formal de investigação, a presente análise não teve em conta qualquer custo de investimento incremental.

(420) Os custos de exploração incrementais previsíveis na altura da celebração dos diversos contratos constituem a categoria mais difícil de tratar, devido à ausência de um plano de atividades relativo a cada um deles. Designadamente, não é possível adotar em relação aos custos de exploração uma abordagem semelhante à adotada para as receitas extra-aeronáuticas, a qual partia das receitas extra-aeronáuticas totais do aeroporto e deduzia das mesmas as receitas extra-aeronáuticas incrementais por passageiro. Com efeito, uma tal abordagem equivaleria a considerar que os custos de exploração totais do aeroporto, proporcionalmente ao número de passageiros, eram custos incrementais. Porém, como uma parte importante dos custos de exploração de um aeroporto é fixa, na maioria dos casos os custos de exploração totais por passageiro poderão ser claramente superiores aos custos incrementais associados à celebração de um novo contrato que gere um tráfego suplementar.

(421) Para calcular os custos de exploração incrementais, a Comissão deve basear-se nos elementos de análise do gestor do aeroporto, visto não poder estimar ela própria a forma como determinado contrato pode influenciar as diversas rubricas de despesa do aeroporto.

(422) Ora, a única estimativa em que a Comissão se pode basear é a que figura no plano de atividades da Transavia, no qual a CCIPB estimou que o contrato celebrado com esta companhia se traduziria num custo de exploração incremental médio de […] euros por passageiro suplementar durante o período abrangido pelo dito plano (2006-2012) ([83]). À falta de melhor, a Comissão considera que este número constitui uma base aceitável para determinar o impacto de um tráfego suplementar nos custos de exploração do aeroporto. A Comissão utilizou-o, por isso, na sua avaliação dos contratos celebrados com a Ryanair e a AMS, com uma indexação de 2 % por ano ([84]), em relação ao ano de 2009, situado a meio do período de referência de 2006-2012. A Comissão considera, além do mais, que esta indexação constitui um tratamento coerente com as indexações acima mencionadas a respeito das receitas.

(423) A Comissão lembra que a CCIPB realizou esta estimativa antes da assinatura da maioria dos contratos com a Ryanair e a AMS visados pelo procedimento de formal de investigação e que, portanto, a estimativa estava disponível quando eles foram celebrados. As únicas exceções são os contratos celebrados com a Ryanair e a AMS em 2003 e 2005, tratados nos considerandos 425 e 426.

(424) A Comissão observa que o plano de atividades da Transavia foi elaborado para uma companhia aérea diferente da Ryanair. Considera, no entanto, que a Transavia tem um modelo económico de transportadora «de baixo custo» comparável ao da Ryanair, pelo que os custos de exploração incrementais previstos por um operador numa economia de mercado seriam, em proporção do número de passageiros, provavelmente semelhantes para as duas companhias.

([83]) Os elementos (incrementais à abertura da nova rota Amesterdão-Pau) incluídos neste valor são explicados no plano de atividades: «Impacto Mão-de-obra e Encargos: esta nova rota gera um trabalho suplementar marginal em alguns serviços: contabilidade (faturação), exploração (afetação de recursos aeroportuários), acolhimento (reservas, prestações turísticas e informação) e segurança (rastreio); os outros serviços não serão afetados: gestão, ambiente, qualidade, manutenção, desenvolvimento e proteção. Apenas serão afetados os encargos relacionados com a assistência: em média, num período de sete anos, o encargo com o pessoal e o encargo estimado com o controlo prévio de passageiros embarcados é de […] euros». Este montante por passageiro embarcado foi dividido por dois para chegar ao montante de […] euros por passageiro no total.

([84]) Ver considerando 410.

(425) O plano de atividades da Transavia data de 15 de dezembro de 2005, sendo assim posterior à celebração dos contratos de 2003 e 2005 com a Ryanair e a AMS, ou seja, 28 de janeiro de 2003 e 30 de junho de 2005. Todavia, a Comissão considera que um operador numa economia de mercado não teria estimado de forma diferente os custos de funcionamento incrementais por passageiro em junho de 2005 e em dezembro de 2005, ou seja, apenas seis meses depois. De facto, é muito pouco provável que a estrutura de custos de um gestor aeroportuário se altere consideravelmente num período de seis meses. A estimativa de dezembro de 2005 constitui, portanto, uma aproximação aceitável da estimativa que um operador numa economia de mercado teria feito em junho de 2005 para avaliar o interesse de celebrar os seus contratos com a Ryanair e a AMS.

(426) O contrato de 2003 foi celebrado quase três anos antes de o plano de atividades da Transavia ter sido elaborado, mas a estrutura do tráfego e das atividades do aeroporto não sofreram uma evolução significativa durante esse período de três anos. Por conseguinte, e à falta de melhor alternativa, a Comissão considera que o custo de funcionamento incremental médio de […] euros por passageiro, com a indexação de 2 % em relação ao ano de 2009, é igualmente adequado para analisar o acordo de 2003.

(427) A Comissão constata que o custo de exploração incremental proposto pela França ([…] euros por passageiro), calculado como média dos custos de exploração por passageiro observados no período de 2003 a 2011, é claramente superior ao custo incremental por passageiro adotado pela Comissão e que esta considera mais pertinente à luz das considerações acima formuladas.

(428) Relativamente a cada transação, o custo de funcionamento incremental por passageiro é multiplicado pelo tráfego incremental previsto para determinar, ano a ano, o custo de funcionamento incremental total associado ao contrato.

Apresentação dos resultados correspondentes aos contratos celebrados com a Ryanair e a AMS

(429) Tendo assim determinado todas as receitas incrementais e todos os custos incrementais que um operador numa economia de mercado teria previsto em relação a cada contrato, a Comissão pode agora determinar os fluxos incrementais esperados (receitas menos custos) de cada contrato e em cada ano do período nele contemplado. Esses resultados são apresentados nos quadros 6 a 11abaixo.

(430) A Comissão observa que, relativamente a todos os contratos e ao aditamento de 16 de junho de 2009 ao contrato de 2005 referente à rota Pau-Londres, todos os fluxos incrementais anuais são negativos, como mostram os quadros seguintes, apesar de ter adotado hipóteses favoráveis à Ryanair, nomeadamente em matéria de tráfego incremental e de custos incrementais.

(431) A Comissão acrescenta que esta conclusão continuaria a ser válida para os contratos de 2007, 2008, 2009 e 2010, mesmo que os custos de exploração incrementais fossem totalmente excluídos e só os custos de aquisição das prestações de *marketing* fossem considerados custos incrementais.

(432) Por conseguinte, é evidente que os contratos e o aditamento de 16 de junho de 2009 ao contrato de 2005 relativo à rota de Londres, celebrados pela CCIPB com a Ryanair e a AMS, e visados pela presente investigação, conferem uma vantagem económica à Ryanair e/ou à AMS. Dado que esta vantagem resulta de disposições contratuais específicas celebradas com a Ryanair ou a AMS, trata-se de uma vantagem seletiva.

(433) O aditamento de 16 de junho de 2009 ao contrato de 2007 relativo à rota de Pau-Charleroi, que elevou o esforço de promoção de […] para […] euros por ano a partir de 1 de janeiro de 2009, sem alteração das prestações, também confere uma vantagem seletiva à Ryanair e à AMS, dado que a CCIPB nada recebia em troca do pagamento suplementar de […] euros por ano e, nomeadamente, não podia esperar deste nenhum tráfego suplementar.

Quadro 6

Passageiros [«(s)» = sazonal]

Contrato	Voos/ /semana	Voos/ano	Data de assinatura do(s) contrato(s)	Data de início efetivo	Data de termo efetivo inicialmente previsto
Londres 2003	7	365	28/01/2003	28/01/2003	27/01/2008

Contrato	Voos/ /semana	Voos/ano	Data de assinatura do(s) contrato(s)	Data de início efetivo	Data de termo efetivo inicialmente previsto
Londres 2005	7	365	30/06/2005	30/06/2005	29/06/2010
Charleroi 2007	3	156	25/09/2007	30/10/2007	24/09/2012
Bristol 2008 (s)	3	50	31/03/2008	16/05/2008	13/09/2008
Bristol 2009 (s)	2	58	16/06/2009	01/04/2009	24/10/2009
Aditamento de 2009 ao contrato de 2005 relativo a Londres		211	15/06/2009	01/01/2009	29/06/2010
Londres, Charleroi (s) e Beauvais (s) 2010	6	312	28/01/2010	30/03/2010	29/03/2011

Quadro 7

Contrato de 2003 relativo à rota Pau-Londres

(em euros)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Número total de passageiros à chegada e à partida	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
Número de rotações por ano	338	365	365	365	365	27
Taxa de aterragem	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
Taxa de passageiros	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
Produtos de assistência em escala	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Total de receitas aeronáuticas	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[300 000--599 999]	[300 000--599 999]	[300 000--599 999]	[0-99 999]
Receitas extra-aeronáuticas	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[0-99 999]
Receitas totais	**[300 000--599 999]**	**[300 000--599 999]**	**[300 000--599 999]**	**[300 000--599 999]**	**[300 000--599 999]**	**[0-99 999]**
Custos de funcionamento (pessoal, aquisições diversas, etc.)	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[0-99 999]
Custos de *marketing*	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(em euros)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Custos totais	**[600 000--999 999]**	**[600 000--999 999]**	**[600 000--999 999]**	**[600 000--999 999]**	**[600 000--999 999]**	**[0-99 999]**
Fluxos incrementais (receitas menos custos)	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[-1 a - 99 999]**

Quadro 8

Contrato de 2005 relativo à rota Pau-Londres

(em euros)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Número total de passageiros à chegada e à partida	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
Número de rotações por ano	184	365	365	365	365	181
Taxa de aterragem	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
Taxa de passageiros	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
Produtos de assistência em escala	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Total de receitas aeronáuticas	[100 000--299 999]	[300 000--599 999]	[300 000--599 999]	[300 000--599 999]	[300 000--599 999]	[100 000--299 999]
Receitas extra-aeronáuticas	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]
Receitas totais	**[100 000--299 999]**	**[300 000--599 999]**	**[300 000--599 999]**	**[300 000--599 999]**	**[300 000--599 999]**	**[100 000--299 999]**
Custos de funcionamento (pessoal, aquisições diversas, etc.)	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]
Custos de *marketing*	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
Custos totais	**[300 000--599 999]**	**[600 000--999 999]**	**[600 000--999 999]**	**[600 000--999 999]**	**[600 000--999 999]**	**[300 000--599 999]**
Fluxos incrementais (receitas menos custos)	**[-1 a - 99 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[-1 a - 99 999]**	**[-1 a - 99 999]**	**[-1 a - 99 999]**

Quadro 9

Aditamento de 16 de junho de 2009 ao contrato de serviços de *marketing* de 30 de junho de 2005

(em euros)

	2009	2010
Número total de passageiros à chegada e à partida	67 794	33 709
Número de rotações por ano	211	105
Taxa de aterragem	*29 173*	*14 795*
Taxa de passageiros	*162 706*	*82 519*
Produtos de assistência em escala	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Total de receitas aeronáuticas	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
Receitas extra-aeronáuticas	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Receitas totais	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
Custos de funcionamento (pessoal, aquisições diversas, etc.)	[100 000-299 999]	[0-99 999]
Custos de *marketing*	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
Custos totais	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
Fluxos incrementais (receitas menos custos)	**[-1 a - 99 999]**	**[-1 a - 99 999]**

Quadro 10

Contrato de 2007 relativo à rota Pau-Charleroi

(em euros)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Número total de passageiros à chegada e à partida	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
Número de rotações por ano	42	156	156	156	156	114
Taxa de aterragem	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
Taxa de passageiros	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
Produtos de assistência em escala	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Total de receitas aeronáuticas	[0-99 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]

(em euros)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Receitas extra-aeronáuticas	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
Receitas totais	**[0-99 999]**	**[100 000--299 999]**	**[100 000--299 999]**	**[100 000--299 999]**	**[100 000--299 999]**	**[100 000--299 999]**
Custos de funcionamento (pessoal, aquisições diversas, etc.)	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
Custos de *marketing*	[0-99 999]	[300 000--599 999]	[300 000--599 999]	[300 000--599 999]	[300 000--599 999]	[100 000--299 999]
Custos totais	**[100 000--299 999]**	**[300 000--599 999]**	**[300 000--599 999]**	**[300 000--599 999]**	**[300 000--599 999]**	**[300 000--599 999]**
Fluxos incrementais (receitas menos custos)	**[-1 a - 99 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**

Quadro 11

Contratos de 2008 e 2009 relativo às rotas Pau-Bristol e contratos de 2010 relativos às rotas Pau-Londres, Pau-Charleroi e Pau-Beauvais

(em euros)

	Contrato de Bristol 2008	Contrato de Bristol 2009	Contrato de Londres, Charleroi, Beauvais 2010	
	2008	2009	2010	2011
Número total de passageiros à chegada e à partida	16 111	18 635	75 463	24 783
Número de rotações por ano	50	58	235	77
Taxa de aterragem	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
Taxa de passageiros	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
Produtos de assistência em escala	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
Total de receitas aeronáuticas	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000--299 999]	[0-99 999]
Receitas extra-aeronáuticas	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000--299 999]	[0-99 999]
Receitas totais	**[0-99 999]**	**[100 000--299 999]**	**[300 000--599 999]**	**[100 000--299 999]**
Custos de funcionamento (pessoal, aquisições diversas, etc.)	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000--299 999]	[0-99 999]

(em euros)

	Contrato de Bristol 2008	Contrato de Bristol 2009	Contrato de Londres, Charleroi, Beauvais 2010	
	2008	2009	2010	2011
Custos de *marketing*	[100 000- -299 999]	[100 000- -299 999]	[1 000 000- -1 499 999]	[300 000- -599 999]
Custos totais	**[100 000- -299 999]**	**[100 000- -299 999]**	**[1 000 000- -1 499 999]**	**[300 000- -599 999]**
Fluxos incrementais (receitas menos custos)	**[-1 a - 99 999]**	**[-1 a - 99 999]**	**[- 600 000 à - 999 999]**	**[- 100 000 a - 299 999]**

Aplicação do princípio do operador numa economia de mercado ao contrato celebrado com a Transavia

(434) A Comissão lembra que a CCIPB elaborou um plano de atividades antes da celebrar o seu contrato com a Transavia em relação à rota Pau-Amesterdão («o plano de atividades da Transavia»). No entender da Comissão, este plano de atividades constitui um ponto de partida adequado para aplicar o princípio do operador numa economia de mercado ao contrato celebrado com a Transavia, não vendo motivos para pôr em causa as hipóteses adotadas, salvo num aspeto: o horizonte temporal adotado na avaliação. Esse aspeto será a seguir analisado.

(435) A Comissão verifica que este plano de atividades chegou a um «resultado financeiro anual» (análogo aos fluxos incrementais (receitas menos custos) da análise dos contratos com a Ryanair/AMS) que é negativo, no período de 2006 a 2008, e depois positivo, no período de 2009 a 2012 (ver quadro 12, *infra*).

(436) Segundo o plano de atividades da Transavia, «o investimento (remuneração do investimento) só no sétimo ano se tornará rentável (cumulativamente)». Por outras palavras, o plano não aplica qualquer taxa de atualização aos fluxos anuais previstos para calcular o seu valor atualizado líquido e verificar assim se, do ponto de vista da rendibilidade do aeroporto, os fluxos positivos do final do período considerado compensam os fluxos negativos do período inicial. O plano de atividades utiliza, pelo contrário, o total cumulativo dos fluxos, sem atualização (ver «resultado cumulativo» no quadro 12 abixo), que é negativo no período de 2006 a 2011, mas torna-se positivo em 2012 ([85]).

(437) A Comissão convidou a França a elaborar uma análise com base em informações objetivas de que a CCIPB tivesse conhecimento quando celebrou o contrato com a Transavia, a fim de verificar se este poderia ter sido celebrado por um operador numa economia de mercado que se pautasse por perspetivas de rendibilidade.

(438) Para efeitos dessa análise, a França deduziu do «resultado financeiro anual» indicado no plano de atividades da Transavia o imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas relativo aos anos em que os fluxos fossem positivos e aplicou, seguidamente uma taxa de atualização de 6,5 % para calcular o valor atualizado líquido. O resultado dessa análise é, assim, um valor atualizado líquido de [- 100 000 a - 200 000] euros, calculado na data prevista para a abertura da rota Pau-Amesterdão, ou seja, 26 de abril de 2006.

(439) Todavia, a Comissão constata que, tanto o plano de atividades da Transavia como o cálculo da França se baseiam numa estimativa da rendibilidade no período de 2006 a 2012, quando as disposições do próprio contrato previam que este só fosse aplicado até 2009, sem qualquer cláusula de renovação automática. Ora, pelas razões expostas nos considerandos 393 a 397, a análise de rendibilidade previsível deve incidir sobre o período de aplicação do contrato inicialmente previsto e não sobre um período mais longo. Este requisito deve-se, nomeadamente, ao facto de um operador razoável e prudente numa economia de mercado não poder contar, no momento em que celebra o

([85]) A Comissão toma nota do comentário da CCIPB no plano de atividades: «Em termos não cumulativos, desde que as despesas de marketing baixem significativamente em 2009 (4.º ano) o resultado anual é positivo». Esta afirmação é explicada pelo facto de, nos termos do contrato, os pagamentos de *marketing* se elevarem a […] euros por passageiro (com um limite máximo anual de […] euros) no terceiro ano, devendo diminuir no quarto ano para […] euros por passageiro, ([…] euros no 5.º ano, e […] nos sexto e sétimo anos). Ver considerando 84.

contrato, com a sua renovação, seja nas mesmas condições ou em condições diferentes ([86]). A Comissão verifica que um valor atualizado líquido recalculado para o período de 2006-2009, aplicando os fluxos anuais apresentados no plano de atividades somente a esses anos e utilizando a taxa de atualização proposta pela França, seria de [- 300 000 a - 400 000] euros.

(440) No entanto, a Comissão constata que os fluxos incrementais anuais a que o contrato conduz são todos negativos durante o período abrangido pela análise de rendibilidade (exceto no ano de 2009, em que o fluxo incremental é quase igual a zero), o que gera forçosamente um valor atualizado líquido negativo, seja qual for a taxa de atualização aplicada. Por conseguinte, o contrato celebrado em 2006 com a Transavia implica a concessão de uma vantagem económica a esta companhia. Essa vantagem, dado ser conferida a uma única empresa, é seletiva.

Quadro 12

Plano de atividades adaptado, relativo à rota Amesterdão — Pau explorada pela Transavia

(em milhares de euros)

Pau — Amesterdão		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tráfego (pax)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Produtos	Total (a)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Encargos	dos quais — serviços de *marketing*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Total (B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultado financeiro anual	(A-B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultado cumulativo		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas (IRC)		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fluxo financeiro incremental após IRC		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Valor atualizado líquido 2006-2009	[-300 a -400]							

8.1.1.3. ***Distorção da concorrência***

(441) Quando um auxílio financeiro concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa relativamente a outras empresas concorrentes nas trocas comerciais no interior da União, deve considerar-se que estas últimas são influenciadas pelo auxílio. Segundo uma jurisprudência consolidada ([87]), para que uma medida falseie a concorrência é suficiente que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência.

(442) Desde que o terceiro pacote de liberalização dos transportes aéreos entrou em vigor, em 1 de janeiro de 1993 ([88]), nada impede as transportadoras aéreas da União de explorar voos nas rotas da União e de beneficiar da autorização de cabotagem ilimitada.

([86]) Um operador razoável e prudente numa economia de mercado também poderia ter em conta a probabilidade de uma rescisão antecipada do contrato, a qual seria maior ou menor consoante o disposto nas cláusulas de rescisão.

([87]) Acórdão do Tribunal Geral de 30 de abril de 1998, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande)/Comissão,* (T-214/95, Colet. 1998, p. II-717).

([88]) Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas (JO L 240 de 24.8.1992, p. 1), Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (JO L 240 de 24.8.1992, p. 8) e Regulamento (CEE) n.º 2409/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, sobre tarifas aéreas de passageiros e de carga (JO L 240 de 24.8.1992, p. 15).

(443) As vantagens recebidas pela Ryanair, a AMS e a Transavia através dos diversos contratos e aditamentos visados pela presente análise reforçaram a sua posição em relação a todas as outras transportadoras aéreas da União que concorrem de forma efetiva ou potencial com a Ryanair e a Transavia nas rotas em que estão presentes. Por conseguinte, falsearam ou ameaçaram falsear a concorrência e afetaram as trocas comerciais no interior da União.

8.1.1.4. ***Conclusão***

(444) Os diversos contratos e aditamentos que a CCIPB celebrou com a Ryanair, a AMS e a Transavia, visados pelo procedimento formal de investigação, preenchem todos os critérios do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE e constituem, por isso, auxílios estatais.

8.1.2. CARÁTER ILEGAL DOS AUXÍLIOS

(445) Na medida em que essas medidas foram executadas sem terem sido autorizadas pela Comissão, constituem auxílios ilegais.

8.1.3. COMPATIBILIDADE COM O MERCADO INTERNO

(446) Os auxílios em causa constituem auxílios ao funcionamento, que só podem ser declarados compatíveis em circunstâncias excecionais e devidamente justificadas.

(447) Além disso, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça ([89]) que competia à França indicar em que base jurídica estes auxílios podiam ser considerados compatíveis com o mercado interno e demonstrar que as condições de compatibilidade estavam reunidas. Por conseguinte, na decisão de início do procedimento e num pedido de informações complementares, a Comissão convidou a França a indicar as eventuais bases jurídicas de compatibilidade e a provar que as condições de compatibilidade aplicáveis estavam preenchidas, sobretudo no caso de os auxílios em questão serem considerados auxílios ao arranque, aquando da abertura de novas rotas. No entanto, a França nunca afirmou que as medidas em análise constituíam auxílios ao arranque compatíveis com o mercado interno, nem propôs outras bases de compatibilidade possível ou qualquer raciocínio que permitisse declarar que esses auxílios eram compatíveis com o mercado interno. Além disso, nenhum terceiro interessado tentou demonstrar a compatibilidade destas medidas com o mercado interno.

(448) Mesmo assim, a Comissão considera útil analisar em que medida esses auxílios poderiam ser declarados compatíveis a título da sua eventual contribuição para a abertura de novas rotas ou de novas frequências. Importa salientar, porém, que esta análise tem um caráter acessório, pois na ausência de elementos que demonstrem a compatibilidade dos auxílios concedidos pelo Estado-Membro ou pelos terceiros interessados, esses auxílios devem ser declarados incompatíveis.

(449) As novas orientações indicam, a este respeito: «No que respeita aos auxílios a empresas em fase de arranque destinados a companhias aéreas, a Comissão aplicará os princípios fixados nas presentes Orientações a todas as medidas de auxílio a empresas em fase de arranque notificadas relativamente às quais é convidada a tomar uma decisão a partir de 4 de abril de 2014, mesmo se as medidas tiverem sido notificadas antes dessa data. Em conformidade com a Comunicação da Comissão relativa à determinação das regras aplicáveis à apreciação dos auxílios estatais concedidos ilegalmente, a Comissão aplicará aos auxílios a empresas em fase de arranque para companhias aéreas concedidos ilegalmente as regras em vigor à data em que o auxílio foi concedido Assim, a Comissão aplicará os princípios fixados nas presentes Orientações no caso de auxílios a empresas em fase de arranque destinados a companhias aéreas concedidos ilegalmente a partir de 4 de abril de 2014» ([90]).

(450) Por sua vez, as orientações de 2005 dispõem que «a Comissão analisará a compatibilidade dos auxílios ao financiamento das infraestruturas aeroportuárias ou dos auxílios ao arranque concedidos sem a sua autorização e, por isso mesmo, em infração do disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado, com base nas presentes orientações, caso o auxílio tenha começado a ser pago após a publicação destas no *Jornal Oficial da União Europeia*. Nos restantes casos, a Comissão apreciará os auxílios com base nas regras aplicáveis à data de início da concessão dos mesmos» ([91]).

(451) A Comissão lembra que os auxílios em questão foram concedidos para estimular o arranque de novas rotas aéreas ou aumentar a frequência nas existentes, ou ainda para manter rotas que, caso contrário, poderiam ser encerradas. Trata-se, portanto, de auxílios ao funcionamento que visam promover o tráfego aéreo a partir de um aeroporto regional. A este propósito, importa recordar que, de acordo com a prática decisória da Comissão, os auxílios ao funcionamento raramente são declarados compatíveis com o mercado interno, na medida em que falseiam habitualmente as condições de concorrência nos setores em que são concedidos.

([89]) Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 28 de abril de 1993, *Itália/Comissão* (C-364/90, Col. 1993, p. I-02097), n.º 20.
([90]) Novas orientações, ponto 174.
([91]) Ponto 85 das orientações de 2005.

8.1.3.1. ***Medidas anteriores à entrada em vigor das orientações de 2005***

(452) O contrato de 2003 e os contratos de 2005 foram celebrados antes da publicação das orientações de 2005, em 9 de dezembro de 2005 ([92]). No que respeita à compatibilidade dos auxílios concedidos antes desta data, o ponto 85 das orientações de 2005, bem como o ponto 174 das novas orientações remetem para as regras aplicáveis na altura em que o auxílio foi concedido.

(453) Antes da adoção das orientações de 2005, a Comissão tinha adotado as Orientações de 1994 ([93]), mas estas orientações não se debruçavam especificamente sobre a problemática dos auxílios ao funcionamento destinados a promover o tráfego aéreo com partida de aeroportos regionais. Com efeito, esta problemática foi surgindo gradualmente devido ao congestionamento progressivo de alguns grandes aeroportos europeus e do desenvolvimento da atividade das companhias aéreas de baixo custo, que em 1994 ainda não eram uma realidade. A Comissão considera, portanto, que as orientações de 1994 também são aplicáveis ao caso vertente, e deve avaliar a compatibilidade dos auxílios em causa diretamente com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(454) Refira-se, a este respeito, que o modo como a Comissão aprecia este tipo de auxílios estatais se foi aperfeiçoando ao longo do tempo, embora sem alterar alguns aspetos decorrentes dos princípios gerais que regem a compatibilidade dos auxílios com a supramencionada disposição do Tratado.

(455) Deste modo, na decisão relativa ao aeroporto de Manchester, de junho de 1999 ([94]), a Comissão considerou que as reduções das taxas aeroportuárias concedidas de forma não discriminatória e limitada no tempo, a título de medidas para promover novas rotas, eram compatíveis com as regras aplicáveis aos auxílios estatais.

(456) Subsequentemente, na decisão de fevereiro de 2004 relativa ao aeroporto de Charleroi ([95]), a Comissão explicou que «os auxílios operacionais destinados a apoiar o lançamento de novas linhas aéreas ou o reforço de certas frequências podem constituir um instrumento necessário para o desenvolvimento de pequenos aeroportos regionais. Tais auxílios podem efetivamente convencer as empresas interessadas a assumir o risco de investir em novas rotas. No entanto, para declarar esses auxílios compatíveis com o mercado comum com base no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado, é necessário determinar se tais auxílios são necessários e proporcionais ao objetivo perseguido e se não afetam as trocas comerciais de forma contrária ao interesse comum». A Comissão tinha identificado, na altura, certas condições que a Comissão devia satisfazer para poder declarar que esses auxílios ao funcionamento eram compatíveis, nomeadamente:

— o auxílio deve contribuir para o objetivo de interesse comunitário de desenvolver um aeroporto regional através de um aumento líquido do tráfego em novas rotas ([96]);

— o auxílio deve ser necessário no sentido em que não se refira a uma rota já explorada pela mesma companhia ou outra companhia ou a uma rota semelhante ([97]);

— o auxílio deve ter um efeito de incentivo ao contribuir para o desenvolvimento de uma atividade que, ao fim de um certo período, se possa tornar rentável, o que implica que o auxílio seja limitado no tempo ([98]);

— o auxílio deve ser proporcional, ou seja, o seu montante deve estar relacionado com o desenvolvimento líquido do tráfego ([99]);

— o auxílio deve ter sido concedido de forma transparente e não discriminatória, e não deve ser cumulado com outros tipos de auxílios.

([92]) Ver nota de rodapé n.º 18.
([93]) Orientações da Comissão relativas à aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE e do artigo 61.º do Acordo EEE aos auxílios de Estado no setor da aviação (JO C 350 de 10.12.1994, p. 5).
([94]) Ver Decisão NN 109/98 de 14 de junho de 1999 intitulada «Reino Unido, *Manchester Airport*».
([95]) Decisão 2004/393/CE da Comissão, de 14 de junho de 1999, relativa às vantagens concedidas pela Região da Valónia e pelo Brussels South Charleroi Airport à companhia aérea Ryanair por ocasião da sua instalação em Charleroi (JO L 137 de 30.4.2004, p. 1). Esta decisão foi anulada pelo acórdão proferido em 17 de dezembro de 2008 no processo T-196/04, *Ryanair Ltd/Comissão* (acórdão «Charleroi»), Colet. 2008, p. II-3643, mas testemunha a evolução da apreciação da Comissão sobre os auxílios em questão.
([96]) Ver pontos 283-297.
([97]) Ver pontos 288-309.
([98]) Ver pontos 311-317.
([99]) Ver pontos 318-325.

(457) As orientações de 2005 e as novas orientações definiram estes princípios de compatibilidade com precisão, mas isso não obsta a que a Comissão possa declarar que os auxílios ao funcionamento concedidos às companhias aéreas são compatíveis, desde que contribuam para o desenvolvimento de aeroportos de pequena dimensão através de um aumento líquido do tráfego em novas rotas, que o auxílio seja necessário no sentido em que não se refira a uma rota já explorada pela mesma companhia ou outra companhia ou a uma rota semelhante ([100]), que seja limitado no tempo e que a rota para a qual o auxílio é concedido seja suscetível de se tornar rentável ([101]), que o montante esteja relacionado com o desenvolvimento líquido do tráfego e que o auxílio seja concedido de forma transparente e não discriminatória, e que não seja cumulado com outros tipos de auxílios ([102]).

(458) A este respeito, no ponto 140 da decisão de alargamento do procedimento, a Comissão mencionou que examinaria a compatibilidade dessas medidas à luz dos cinco critérios cumulativos supracitados. Importa notar que nem a França nem qualquer outra parte interessada contestaram a aplicação destes critérios.

(459) Em conclusão, a Comissão considera que, no caso vertente, a compatibilidade do contrato de 2003 e dos contratos de 2005 deve ser analisada à luz dos princípios gerais enunciados *supra*.

Contribuição para o desenvolvimento de aeroportos de pequena dimensão através de um aumento líquido do tráfego em novas rotas

(460) O tráfego anual do aeroporto de Pau rondava os 700 000 passageiros anuais, em 2003-2005, considerando a Comissão que, nessa época, o aeroporto era de pequena dimensão.

(461) No entender da Comissão, no que respeita à nova rota Pau-Londres Stansted, o contrato de 2003 referia-se à abertura de uma nova rota suscetível de gerar um aumento líquido do tráfego. Pelo contrário, os contratos de 2005 referiam-se à continuação da exploração da mesma rota, dois anos após a sua abertura, sem aumento da frequência. Consequentemente, a Comissão considera que a condição relativa ao aumento líquido de tráfego não é preenchida pelos contratos de 2005.

O auxílio não se referia a uma rota já explorada pela mesma companhia ou outra companhia ou a uma rota semelhante

(462) Na altura em que a rota Pau-Londres Stansted foi lançada pela Ryanair, em 2003, nenhuma companhia aérea explorava essa rota.

(463) Em contrapartida, os contratos de 2005 referiam-se à rota Pau-Londres Stansted, já explorada pela Ryanair há quase dois anos, ao abrigo do contrato de 2003, e mantinham a mesma frequência que era prevista pelo contrato de 2003. A Comissão considera, por isso, que a condição acima mencionada não se encontra preenchida no caso dos contratos de 2005.

O auxílio deve ser limitado no tempo e referir-se a uma rota suscetível de se tornar rentável

(464) A Comissão salienta que, apesar do convite que lhe endereçou nesse sentido, a França não facultou nenhum estudo de viabilidade relativo à rota Pau-Londres, que era objeto dos contratos de 2003 e 2005, que a Ryanair teria enviado para fundamentar a justeza da concessão dos auxílios resultantes dos contratos em questão. Afigura-se, assim, com base nos elementos do processo, que, do ponto de vista das autoridades que concederam os auxílios em causa, não havia uma perspetiva clara de que a rota Pau-Londres pudesse tornar-se viável sem ajuda, num horizonte mais ou menos próximo. A Comissão sublinha, a este respeito, que os estudos apresentados pelas autoridades francesas sobre as repercussões económicas da existência das linhas aéreas exploradas pela Ryanair analisam os impactos que estas podem ter no desenvolvimento da região, mas não incluem projeções sobre a viabilidade futura dessas rotas ou de outras que a Ryanair pudesse vir a explorar no futuro. Pelo contrário, a análise dos diversos contratos celebrados com a Ryanair demonstra que os auxílios que lhe foram concedidos relativamente a estas rotas tiveram de ser aumentados ao longo do tempo, mesmo após a rescisão dos contratos de 2003 e 2005, precisamente para garantir que elas eram suficientemente rentáveis para a companhia para que esta as mantivesse.

(465) A Comissão acrescenta ainda que, apesar de tais medidas serem limitadas no tempo, a duração de cinco anos, prevista por cada contrato, não era necessária nem proporcional aos custos da abertura de uma nova rota aérea, dado que, no setor aeronáutico, um período de contrato inferior a três anos é normalmente suficiente ([103]).

([100]) Ver pontos 71-75 e ponto 79, alíneas b) e c), das orientações de 2005, e pontos 139, 140, 141, 151 das novas orientações.
([101]) Ver pontos 79, alínea b), d) e i), das orientações de 2005 e ponto 147 das novas orientações.
([102]) Ver pontos 79, alínea g), h), e 80 das orientações de 2005 e pontos 150, 152 e 153 das novas orientações.
([103]) Novas orientações, ponto 147.

(466) A Comissão considera, por conseguinte, que nem o contrato de 2003 nem os contratos de 2005 satisfazem o critério de que as medidas devem ser limitadas no tempo e referir-se a rotas suscetíveis de se tornarem rentáveis.

O montante deve estar relacionado com o desenvolvimento líquido do tráfego

(467) O contrato de 2003 estava associado ao lançamento de uma nova ligação aérea quotidiana entre Pau e Londres, relativamente à qual a Comissão considera que se podia, então, prever um número total anual de 117 275 passageiros (ver quadro 7). Deste modo, esse contrato estava relacionado com um aumento líquido do número de passageiros, visto que essa rota não existia anteriormente.

(468) Em contrapartida, os contratos de 2005 não estavam associados à criação de uma nova ligação aérea, mas sim à continuação da exploração da ligação já existente entre Pau e Londres, sem qualquer aumento da frequência. Por conseguinte, a Comissão considera que os montantes de auxílio resultantes dos contratos de 2005 não estavam relacionados com o desenvolvimento líquido do tráfego.

O auxílio deve ser concedido de forma transparente e não discriminatório e não deve ser cumulado com outros tipos de auxílios

(469) Inquirida sobre a condição de atribuição transparente e não discriminatória, a França apenas referiu publicações efetuadas pela CCIPB em 2007 e 2009, posteriores aos contratos de 2003 e 2005, ou seja, irrelevantes para a presente análise. Conclui-se do conjunto do processo que os contratos de 2003 e 2005 foram negociados bilateralmente, sem transparência e sem qualquer forma de garantir a ausência de discriminação, como, por exemplo, um concurso público. Os auxílios em questão não satisfazem, portanto, o critério de transparência e de não discriminação.

Conclusão

(470) Em resultado do acima exposto, a Comissão considera que o contrato de 2003 e os contratos de 2005 constituem auxílios ilegais incompatíveis com o mercado interno.

8.1.3.2. ***Medidas posteriores à entrada em vigor das orientações de 2005***

(471) A Comissão aplica as orientações de 2005 aos contratos celebrados após a sua entrada em vigor.

(472) Neste aspeto, o ponto 27 das orientações de 2005 especifica que os auxílios ao funcionamento concedidos a companhias aéreas (como os auxílios ao arranque de novas rotas) só podem ser declarados compatíveis com o mercado interno a título excecional e em condições muito restritas, em regiões desfavorecidas da Europa, nomeadamente as regiões que beneficiam da derrogação prevista no artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do TFUE, as regiões ultraperiféricas e as regiões com uma baixa densidade de população.

(473) Dado que o aeroporto de Pau não está situado numa região desse tipo, esta derrogação não lhe é aplicável.

(474) Tal como em relação às medidas anteriores à entrada em vigor das orientações de 2005, a Comissão constata que, nem a França nem nenhum terceiro interessado demonstraram a compatibilidade destas medidas com o mercado interno, invocando essas orientações ou qualquer outro fundamento.

(475) Tendo em conta as condições estabelecidas no ponto 79 das orientações de 2005, alíneas a) a l), a Comissão observa o seguinte nos considerandos 476 a 480.

(476) Alguns critérios encontram-se satisfeitos, designadamente os estabelecidos nas alíneas a) e b) do ponto 79 das orientações de 2005, relativos à posse de uma licença de exploração válida pela companhia aérea e à categoria do aeroporto.

(477) O critério estabelecido na alínea h) (Atribuição não discriminatória) do ponto 79 das orientações de 2005 tem a seguinte redação: «Qualquer entidade pública que tencione conceder a uma companhia, via um aeroporto ou não, auxílios ao arranque de uma nova rota deve tornar o seu projeto público num prazo suficiente e mediante publicidade adequada para permitir a todas as companhias aéreas interessadas propor os seus serviços». A Comissão constata que, no caso vertente, os contratos foram diretamente negociados com as companhias aéreas em causa, sem qualquer publicidade. Trata-se, portanto, de uma atribuição sem concurso, quando outras companhias aéreas potencialmente interessadas teriam podido apresentar a sua candidatura à exploração das rotas em causa, nas mesmas condições, para beneficiarem de um auxílio ao arranque.

(478) No entanto, a Comissão constata que a CCIPB publicou anúncios no jornal Air & Cosmos ([104]), em 2007 e 2009, em que convidava as companhias aéreas interessadas a desenvolverem novos serviços em troca de um auxílio ao arranque. A França afirmou que esses procedimentos tinham sido infrutíferos, o que levou a CCIPB «a negociar diretamente com determinadas companhias». Por conseguinte, os auxílios ilegais identificados no âmbito da presente investigação não resultam da publicação dos anúncios acima referidos, mas sim de negociações bilaterais, e, por isso, o critério previsto na alínea h) não se encontra preenchido

(479) Quanto ao critério estabelecido na alínea i) (Plano de atividades que demonstre a viabilidade e análise de impacto da nova rota nas linhas concorrentes) do ponto 79 das orientações de 2005, a Comissão convidou a França a informar se esses planos de atividades tinham sido elaborados e, em caso afirmativo, a enviar cópias dos mesmos. Nem a França nem nenhum terceiro interessado mencionou a existência de tais planos de atividades e, por conseguinte, o critério previsto na alínea i) não se encontra preenchido.

(480) O critério estabelecido na alínea j) (Publicidade) do ponto 79 das orientações de 2005 prevê que as autoridades públicas em causa publiquem a lista das rotas subvencionadas, indicando para cada uma delas a fonte de financiamento público, a companhias beneficiária, o montante dos auxílios pagos e o número de passageiros envolvidos. No caso em apreço, a França confirmou que a lista das rotas e das companhias beneficiárias de incentivos financeiros ou de pagamentos de *marketing* não foi publicada anualmente, pelo que o critério estabelecido na alínea j) do ponto 79 das orientações de 2005 não se encontra satisfeito.

Conclusão

(481) Os diversos contratos e aditamentos que a CCIPB celebrou com a Ryanair, a AMS e a Transavia, e que são objeto do procedimento formal de investigação, constituem auxílios estatais ilegais, incompatíveis com o mercado interno.

8.2. *MEDIDA A FAVOR DO GESTOR DO AEROPORTO*

(482) Entre 2000 e 2010, a CCIPB recebeu, de diversas autoridades públicas, subvenções de equipamento num montante total aproximado de 17,8 milhões de euros. Recebeu ainda uma subvenção de 3,521 milhões de euros, destinada a cobrir os custos decorrentes, segundo as autoridades francesas, de missões de poder público executadas pelo aeroporto (a seguir designadas «as subvenções relativas às missões de poder público») ([105]).

8.2.1. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO NA ACEÇÃO DO ARTIGO 107.º, N.º 1, DO TFUE

(483) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

(484) Para que uma medida seja classificada como auxílio estatal, é necessário que as seguintes condições estejam cumulativamente preenchidas: 1) que a medida em causa seja financiada por recursos estatais e imputável ao Estado, 2) que confira uma vantagem económica, 3) que essa vantagem seja seletiva, 4) que a medida em causa falseie ou ameace falsear a concorrência e seja suscetível de afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros, e 5) que o beneficiário seja uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, o que pressupõe que ele exerça uma atividade económica.

(485) A fim de determinar se as subvenções referidas nos considerandos 88 a 108 constituem auxílios estatais, importa verificar, em primeiro lugar, se o seu beneficiário, o gestor do aeroporto de Pau, exercia uma atividade económica no momento em que elas lhe foram concedidas. A Comissão examinará essa questão a título preliminar, antes de analisar, sucessivamente, as subvenções relativas às missões de poder público e as subvenções de equipamento, para determinar se constituem auxílios estatais.

8.2.1.1. ***Conceitos de empresa e de atividade económica***

(486) Como a Comissão explicou nas novas orientações ([106]), a partir da data do acórdão «Aéroports de Paris» (12 de dezembro de 2000), deve considerar-se que a exploração e a construção de infraestruturas aeroportuárias estão abrangidas pelo âmbito do controlo dos auxílios estatais. Pelo contrário, antes deste acórdão, devido à incerteza que existia na época, as autoridades públicas podiam considerar legitimamente que o financiamento de infraestruturas aeroportuárias não constituía um auxílio estatal e que, portanto, tal medida não tinha de ser notificada à Comissão. Daqui resulta que a Comissão não pode agora, com base nas regras relativas aos auxílios estatais, questionar as medidas de financiamento concedidas antes de 12 de dezembro de 2000.

([104]) Ver considerando 132.
([105]) Ver quadro 3.
([106]) Pontos 28 e 29.

(487) Além disso, como é igualmente afirmado nas novas orientações ([107]), nem todas as atividades de um aeroporto são necessariamente de natureza económica. As atividades que, em princípio, são da responsabilidade do Estado, no exercício das suas prerrogativas de poder público, não têm uma natureza económica e não se inserem, em geral, no âmbito de aplicação das regras relativas aos auxílios estatais.

(488) Como mostra o quadro 4, as subvenções de equipamento concedidas em 2004 e 2009 serviram para financiar investimentos relativos à *taxiway*, à pista, à balizagem e ao parque de estacionamento. Tais infraestruturas e equipamentos são objeto de exploração comercial pela CCIPB, que é a entidade exploradora do aeroporto e cobra taxas aos utilizadores desses ativos. Trata-se, portanto, de investimentos inerentes à atividade comercial do gestor do aeroporto, pelo que as subvenções de equipamento concedidas em 2004 e 2009 beneficiaram atividades económicas, tendo sido, aliás, concedidas após 12 de dezembro de 2000. À luz dos conceitos de empresa e de atividade económica, poderão estar, assim, abrangidas pelo âmbito de aplicação das regras relativas aos auxílios estatais.

(489) Pelo contrário, as subvenções de equipamento concedidas em 1999 e 2000, mencionadas no quadro 4, e que serviram para financiar investimentos relativos aos terminais de carga e de passageiros, ao material de pista e à central de cogeração, foram concedidas antes de 12 de dezembro de 2000. Por conseguinte, a Comissão não deve apreciar essas medidas no contexto da presente decisão.

(490) Quanto às subvenções pagas pelo Conseil Général des Pyrénées Atlantiques de 2000 a 2005 com vista ao reembolso do capital de um empréstimo contraído pela CCIPB, num montante de 779 000 euros ([108]), resultam de um protocolo relativo ao plano de financiamento do aeroporto de Pau celebrado em 5 de novembro de 1990. Este protocolo continha um compromisso irrevogável por parte das autoridades públicas de reembolsarem a dívida em questão. Como este protocolo é anterior ao acórdão «Aéroports de Paris», a Comissão não deve apreciar os pagamentos efetuados em aplicação deste protocolo à luz das regras aplicáveis aos auxílios estatais.

(491) A Comissão examina na secção 8.2.1.2 em que medida as subvenções relativas às missões de poder público serviram efetivamente para financiar atividades que, em princípio, são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público.

8.2.1.2. ***Subvenções relativas às missões de poder público***

(492) Como mostra o quadro 3, o procedimento formal de investigação inclui as subvenções do FIATA e subvenções que serviram para financiar diversos investimentos, designadamente instalações e veículos do serviço de segurança e combate a incêndios das aeronaves (SSLIA), bem como tomógrafos ([109]). As diversas subvenções foram concedidas em aplicação do sistema geral de financiamento das missões de poder público nos aeroportos franceses, descrito na secção 4.3.2.

(493) Tal como já foi dito, de acordo com as novas orientações e com a jurisprudência, as atividades que, por princípio, incumbem ao Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público não são de natureza económica e não se inserem, geralmente, no âmbito de aplicação das regras relativas aos auxílios estatais. Segundo as novas orientações, as atividades como o controlo do tráfego aéreo, policiais, aduaneiras, de combate a incêndios, as atividades necessárias para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita e os investimentos relacionados com as infraestruturas e o equipamento necessários para efetuar essas atividades, são considerados, em geral, de natureza não económica ([110]).

(494) Além disso, as novas orientações especificam que, para não constituir um auxílio estatal, o financiamento público de tais atividades não económicas deve ser estritamente limitado à compensação dos custos a que elas dão origem e não deve conduzir a uma discriminação injustificada entre aeroportos. A respeito desta segunda condição, as orientações afirmam que, quando, no âmbito de uma dada ordem jurídica, for normal que os aeroportos civis tenham de suportar certos custos inerentes à sua exploração, enquanto outros aeroportos civis não têm, os últimos poderiam estar a beneficiar de uma vantagem, independentemente de esses custos estarem ou não relacionados com uma atividade, que, em geral, é considerada de natureza não económica ([111]).

([107]) Pontos 34 e 35.
([108]) Ver penúltima linha do quadro 3.
([109]) Ver a primeira e a segunda linhas do quadro 3.
([110]) Ponto 35.
([111]) Pontos 36 e 37.

(495) As atividades financiadas pelo sistema geral de financiamento das missões de serviço público nos aeroportos franceses, descrito na secção 4.3.2, referem-se à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita ([112]), às missões policiais ([113]), ao socorro e ao combate aos incêndios ([114]), à segurança do tráfego aéreo ([115]), bem como à proteção do ambiente humano e natural ([116]). É legítimo considerar que estas atividades são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público. Por conseguinte, a França pode legitimamente considerar que essas missões têm uma natureza «de poder público», ou seja, não económica, à luz do direito aplicável aos auxílios estatais. Também pode prever, assim, um financiamento público para compensar os custos suportados pelos gestores de aeroportos na execução dessas missões, na medida em que elas lhes sejam confiadas pela legislação nacional e desde que esse financiamento não conduza à sobrecompensação nem à discriminação entre os aeroportos.

(496) Ora, conclui-se da descrição patente na secção 4.3.2 que o sistema previsto pela legislação francesa assenta em mecanismos rigorosos de controlo dos custos, tanto *ex ante* como *ex post*, assegurando que os gestores de aeroportos só recebem, através da taxa aeroportuária e do dispositivo complementar, os montantes estritamente necessários para cobrir os custos.

(497) Acresce que este sistema se aplica a todos os aeroportos civis franceses, tanto no que respeita aos tipos de missões que dão lugar a compensação como aos dispositivos de financiamento. A condição relativa à ausência de discriminação encontra-se, deste modo, preenchida. Com efeito, embora a legislação francesa confie aos gestores de aeroportos a execução de missões de poder público, não imputa o financiamento dessas missões a tais gestores, mas sim ao Estado. Desta forma, a compensação dos custos aferentes a essas missões por fundos públicos não leva à redução dos custos que os gestores de aeroportos têm de suportar normalmente por força da ordem jurídica francesa.

(498) Os financiamentos recebidos em aplicação deste sistema pelos gestores de aeroportos franceses não constituem, portanto, auxílios estatais.

(499) Assim, as subvenções relativas às missões de poder público mencionadas na segunda e na terceira linhas do quadro 3, que serviram para financiar investimentos referentes à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita e ao socorro e ao combate dos incêndios de aeronaves, não constituem auxílios estatais.

8.2.1.3. ***Subvenções de equipamento concedidas em 2004 e 2009***

(500) Importa ainda analisar se as subvenções de equipamento concedidas em 2004 e 2009 constituem auxílios estatais. Essas subvenções são apresentadas no quadro 13 *infra*.

Quadro 13

Investimentos e subvenções de equipamento de 2004 e 2009

(em milhões de euros)

Entidades na origem das subvenções de equipamento	Anos de concessão	Natureza dos investimentos	Montante total pago	Montante total do investimento
Conseil Général des Pyrénées Atlantiques Conseil Régional d'Aquitaine União Europeia (FEDER)	2004	Obras na *taxiway*	1,6	2,6

([112]) O rastreio da bagagem de porão, o rastreio dos passageiros e da bagagem de cabina e o controlo dos acessos comuns à zona reservada inserem-se nesta categoria.
([113]) O controlo automatizado nas fronteiras por identificação biométrica faz parte desta categoria.
([114]) Como se indica no considerando 493, estas três categorias são explicitamente citadas nas novas orientações como exemplos de atividades não económicas.
([115]) A prevenção do risco de intrusão de animais selvagens está incluída nesta categoria.
([116]) As medidas de controlo ambiental pertencem a esta categoria.

(em milhões de euros)

Entidades na origem das subvenções de equipamento	Anos de concessão	Natureza dos investimentos	Montante total pago	Montante total do investimento
Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau Pyrénées	2009	Renovação da pista e da balizagem Ampliação do parque de estacionamento	4,1	5,1
Total			5,8	7,7

Recursos estatais e imputabilidade ao Estado

(501) O Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques concedeu à CCIPB subvenções financiadas por recursos do Departamento dos Pyrénées-Atlantiques, uma coletividade territorial descentralizada. Note-se que os recursos em causa são recursos estatais. Na verdade, os recursos destas entidades são recursos estatais para efeitos da aplicação do artigo 107.º do TFUE ([117]) e as decisões por elas tomadas são tão imputáveis ao Estado como as medidas tomadas pelo poder central ([118]).

(502) O mesmo se aplica às subvenções recebidas do Conseil Régional d'Aquitaine e do sindicato misto, que é constituído por um agrupamento de autarquias locais e totalmente controlado por estas.

(503) Além disso, as obras da *taxiway* foram parcialmente financiadas pelo FEDER. Ora, considera-se que um financiamento pelo FEDER é constituído por recursos estatais e imputável ao Estado, visto que o seu benefício é concedido sob o controlo do Estado-Membro em causa ([119]).

(504) As subvenções de equipamento concedidas em 2004 e 2009 foram, por isso, inteiramente financiadas por recursos estatais e são imputáveis ao Estado, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Vantagem seletiva para o gestor do aeroporto

(505) Para apreciar se uma medida estatal constitui um auxílio, há que determinar se a empresa beneficiária recebe uma vantagem económica que lhe evite suportar custos que normalmente onerariam os recursos financeiros próprios, ou se a empresa beneficia de uma vantagem de que não teria beneficiado em condições normais do mercado ([120]), ou ainda se a medida em causa pode ser considerada como uma compensação para a execução de obrigações de serviço público, que satisfaçam as condições estabelecidas no acórdão *Altmark* ([121]).

(506) Quanto a este último aspeto, importa referir, em primeiro lugar, que a França não indicou claramente se, no seu entender, o gestor do aeroporto de Pau ficaria incumbido da prestação de um verdadeiro serviço de interesse geral. Nos seus comentários sobre a decisão de alargamento do procedimento, a França limitou-se a referir, a este respeito, que, «devido à inexistência de uma base jurídica claramente aplicável nessa época [(antes da publicação das orientações de 2005)], as autoridades francesas podiam considerar legitimamente que os financiamentos de infraestruturas aeroportuárias então decididos constituíam uma medida de política de ordenamento do território, que esse aeroporto cumpria globalmente uma missão de interesse económico geral e que esta não estava abrangida pelo regime aplicável aos auxílios estatais» ([122]).

([117]) Acórdão de 12 de maio de 2011 nos processos apensos T-267/08 e T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais*, Colet. 2011, p. II-01999, n.º 108.

([118]) Acórdão do Tribunal Geral de 6 de março de 2002 nos processos apensos T-127/99, T-129/99, T-140/99, Colet. 2002, p. II-1330, n.º 142.

([119]) No que respeita à classificação dos recursos FEDER como auxílio estatal, ver, por exemplo, a decisão da Comissão no processo N 514/06 *South Yorkshire digital region broadband project*, considerando 29, e a decisão da Comissão no processo N 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, considerandos 69 e 70.

([120]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de fevereiro de 1990, *França/Comissão* (C-301/87, Col. 1990, p. I-307), ponto 41.

([121]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de julho de 2003 *Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft («Altmark»)* (C-280/00, Col. 2003, p. I-7747)

([122]) Ponto 13, n.º 1.

(507) A França acrescentou ainda que «as autoridades francesas entendem que todos os aeroportos com menos de um milhão de passageiros anuais devem ser considerados SIEG, tendo em conta o seu importante papel em matéria de ordenamento do território, desenvolvimento económico e social da sua região e a interdependência das suas atividades. Consideram igualmente que esses aeroportos têm um impacto limitado no mercado comum e que, portanto, os financiamentos que lhes foram concedidos não devem ser considerados auxílios estatais, ou então que estes devem ser declarados compatíveis com o mercado comum e estar isentos de notificação, nos termos do disposto na Decisão da Comissão de 28 de novembro de 2005 relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral, em vigor até 20 de dezembro de 2011» ([123]).

(508) Em todo o caso, a Comissão considera que estas justificações não bastam para se poder concluir que o gestor do aeroporto de Pau está incumbido da gestão de um verdadeiro serviço de interesse económico geral. Em conformidade com as novas orientações ([124]), a Comissão considera que, em casos devidamente justificados, é possível classificar a gestão de um aeroporto, em termos globais, como um serviço de interesse económico geral. Entende, porém, que essa classificação só se aplica se pelo menos uma parte da zona potencialmente servida pelo aeroporto ficasse, sem ele, de tal forma isolada do resto da União que o seu desenvolvimento económico e social seria prejudicado.

(509) À luz deste princípio, não deve presumir-se que a gestão de qualquer aeroporto francês com menos de um milhão de passageiros por ano constitui um verdadeiro serviço de interesse económico geral. É à França que compete apreciar a situação específica de um aeroporto pertencente a esta categoria e apresentar essa análise à Comissão, caso deseje sustentar a tese de que a gestão desse aeroporto constitui um serviço de interesse económico geral. Somente nessas condições a Comissão poderá verificar, caso a caso, se a França não cometeu um erro de apreciação manifesto ao classificar o aeroporto em causa como serviço de interesse económico geral.

(510) No caso vertente, o aeroporto de Pau não forneceu qualquer análise específica dessa natureza. Além disso, atendendo à proximidade do aeroporto de Tarbes, situado a 50 km e menos de 40 minutos de viagem de automóvel, não é possível afirmar que, sem o aeroporto de Pau, parte da zona potencialmente servida por este ficaria isolada do resto da União a ponto de prejudicar o seu desenvolvimento social e económico. Defender tal ideia equivaleria a fazer um erro manifesto de apreciação nessa classificação.

(511) Nos termos da Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral ([125]), para que a primeira condição do acórdão *Altmark* esteja satisfeita, a missão de serviço público deve ser confiada através de um ou mais atos que, em função da legislação dos Estados-Membros, podem assumir a forma de atos legislativos ou regulamentares, ou de contratos. Além disso, o ato ou conjunto de atos deve, pelo menos, indicar, a natureza e a duração das obrigações de serviço público; a empresa e, se for caso disso, o território em causa; a natureza dos direitos exclusivos ou especiais eventualmente concedidos à empresa pela autoridade em causa; os parâmetros para o cálculo da compensação e respetivos controlo e revisão, e as medidas destinadas a evitar eventuais compensações excessivas e respetivas modalidades de reembolso. Os únicos atos apresentados pela França que poderiam ser suscetíveis de cumprir essa função são o despacho de 1965 ([126]) e os seus sucessivos aditamentos, na medida em que impõem à CCIPB diversas obrigações em matéria de exploração (incluindo horários de abertura ou a igualdade de tratamento dos utilizadores), manutenção e beneficiação, durante um período específico. Contudo, nenhum desses atos estabelece as modalidades de cálculo e revisão de qualquer mecanismo de compensação financeira.

(512) A Comissão considera, assim, com base nos elementos do processo, que a gestão do aeroporto de Pau não pode ser considerada como um verdadeiro serviço de interesse económico geral.

(513) Mesmo supondo que o fosse, as subvenções de equipamento visadas pela presente análise não satisfariam as condições cumulativas do acórdão *Altmark*. Trata-se, com efeito, de várias subvenções pontuais pagas em diferentes períodos para cobrir custos de investimentos que foi necessário fazer nesses períodos. Estas subvenções não resultam, portanto, de um mecanismo de compensação estabelecido de forma objetiva, transparente e *ex ante*, ou seja, quando as autoridades públicas confiaram à CCIPB a gestão do aeroporto ou por ocasião de atos que renovam ou esclarecem as modalidades dessa gestão. Deste modo, não satisfazem a segunda condição do acórdão *Altmark*: «Os parâmetros com base nos quais é calculada a compensação devem ser previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente, a fim de evitar que aquela implique uma vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação a empresas concorrentes» ([127]).

([123]) Ponto 13, n.º 3.
([124]) Ponto 72
([125]) JO C 8 de 11.1.2012, p. 4, ponto 52.
([126]) Ver considerando 27.
([127]) Ver acórdão *Altmark*, já citado na nota n.º 121, n.º 90.

(514) Na medida em que as subvenções de equipamento em questão não respeitam as condições do acórdão *Altmark*, falta verificar, como já foi dito, se elas foram concedidas em condições normais de mercado.

(515) Importa recordar, a este respeito, que «os capitais postos, direta ou indiretamente, à disposição de uma empresa pelo Estado, em circunstâncias que correspondem às condições normais do mercado, não podem ser considerados auxílios de Estado» ([128]).

(516) A fim de determinar se as subvenções de equipamento de 2004 e 2009 foram concedidas em condições normais de mercado, deve ser-lhes aplicado o princípio do operador numa economia de mercado. Importa, assim, aferir se, no momento da sua concessão, as entidades públicas podiam esperar obter algum retorno financeiro, excluindo desta análise, enquanto tais, os benefícios esperados em matéria de desenvolvimento económico local.

(517) No caso em apreço, a Comissão observa, em primeiro lugar, que o aeroporto é gerido pela CCIPB ao abrigo de uma concessão que termina em 2015. A propriedade deste aeroporto, inicialmente pertencente ao Estado, foi transferida para o sindicato misto em 1 de janeiro de 2007, pelo que a CCIPB não é proprietária dos terrenos e infraestruturas.

(518) Nos seus comentários, a CCIPB afirmou, a propósito das subvenções de equipamento, que «estes montantes correspondem a investimentos realizados pelos proprietários da infraestrutura aeroportuária tendo em vista a sua manutenção e a sua beneficiação; são, por isso, realizados em benefício exclusivo dos seus proprietários. Em contrapartida, não conferem qualquer vantagem económica à CCIPB, na sua qualidade de gestora do aeroporto» (omitidas as notas de rodapé). E a CCIPB acrescenta: «Por conseguinte, as subvenções de equipamento pagas pela autoridade concedente e pelas autarquias locais resultam muito naturalmente da sua intervenção, enquanto proprietárias das infraestruturas aeroportuárias, no âmbito da dita concessão de utilidade pública, na realização de obras de modernização, manutenção e melhoria do serviço público aeroportuário para valorizar o seu património. Trata-se, assim, de investimentos que incumbem, por norma, ao proprietário do equipamento público e não à entidade que o explora».

(519) Conclui-se, todavia, dos elementos constantes do processo que, na economia da concessão, é à CCIPB, e não ao proprietário público, que incumbe financiar os investimentos necessários. Com efeito, o despacho de 1965, que estabeleceu a concessão, confia claramente ao concessionário do estabelecimento a beneficiação e a gestão de obras, edifícios, instalações e materiais. A França confirmou-o nos seguintes termos: «Os investimentos necessários para a adequação às normas, a renovação, a manutenção, a ampliação ou a modernização do aeroporto incumbem, assim, ao concessionário».

(520) A França referiu, a esse respeito, que o aditamento de 8 de novembro de 2001 («o terceiro aditamento») ao despacho de 1965 não tinha posto em causa a economia da concessão, nomeadamente em matéria de assunção dos investimentos relacionados com a manutenção e a renovação do aeroporto. Além disso, observou que o aditamento de 3 de março de 2010 («o quarto aditamento»), celebrado entre o sindicato misto e a CCIPB na sequência da transferência de propriedade realizada em 2007, também não pôs em causa a economia da concessão e, à semelhança dos aditamentos anteriores, encarregava o concessionário de realizar os investimentos necessários à sua atividade ([129]).

(521) Deste modo, como revela a análise do despacho de 1965 e dos seus aditamentos, e a França confirma contrariamente ao que a CCIPB sugere, é a esta última que incumbe realizar e financiar investimentos como aqueles que foram objeto das subvenções de equipamento em causa.

(522) Por outro lado, afigura-se que, quando concederam subvenções de equipamento em 2004 e 2009, as diversas entidades públicas em causa não podiam esperar obter um retorno dos investimentos suscetível de satisfazer um operador numa economia de mercado que estivesse no lugar delas. Na verdade, os terrenos e infraestruturas pertenciam ao Estado em 2004 e ao sindicato misto em 2009, sendo que a única receita gerada pelo aeroporto de Pau para cada um destes dois proprietários públicos foi uma taxa predial mínima de 100 francos anuais até 2010, que aumentou para 100 euros anuais nessa data. As subvenções de equipamento de 2004 e 2009 não suscitaram qualquer aumento dessa taxa predial, cujo montante foi fixado pelo despacho de 1965 e revisto por alguns dos seus aditamentos. Por conseguinte, nem o Estado nem o sindicato misto, enquanto proprietários, podiam esperar que as

([128]) Acórdão *Stardust Marine*, de 16 de maio de 2002, já citado na nota n.º 36, n.º 69.

([129]) O quarto aditamento especifica o regime dos «bens de retorno» da concessão, que incluem todos os bens móveis e imóveis que a autoridade concedente pôs à disposição do concessionário. Nos bens de retorno incluem-se os terrenos, obras de arte, edifícios, instalações, redes e obras intelectuais necessários à exploração do aeroporto, renovados ou criados pelo concessionário durante o período de delegação, bem como os bens móveis necessários à exploração do aeroporto, renovados ou criados pelo concessionário durante a delegação. De acordo com o quarto aditamento, esses bens devem ser obrigatória e gratuitamente devolvidos à autoridade concedente, em perfeito estado de manutenção, quando terminar o contrato de concessão. O quarto aditamento especifica igualmente que, no termo da concessão, a autoridade concedente tomará a seu cargo o pagamento dos juros anuais e a amortização dos empréstimos regularmente contraídos pelo concessionário para proceder ao equipamento da concessão, e reembolsará ao concessionário os adiantamentos que este tenha feito a partir dos seus recursos próprios ou o valor não amortizado das instalações que tenha construído com esses mesmos recursos, caso não tenha sido possível efetuar esse reembolso por imputação ao capital de maneio do aeroporto. Estas disposições financeiras, aplicáveis no fim da concessão, não põem em causa o facto de os encargos dos investimentos necessários ao funcionamento do aeroporto deverem ser suportados pelo concessionário, no momento em que esses investimentos são realizados.

subvenções de investimento concedidas, respetivamente, em 2004 e 2009, gerassem um retorno tangível do investimento, pelo menos até a concessão terminar, em 2015. Acresce que nenhum elemento do processo sugere que o Estado ou o sindicato misto pudessem esperar, respetivamente em 2004 e 2009, que as subvenções de equipamento viessem a produzir uma valorização dos ativos capaz de proporcionar às duas entidades um retorno do seu investimento sob a vigência da nova concessão, a partir de 2016. A França, muito em especial, não forneceu qualquer indicação sobre as previsões do Estado ou do sindicato misto a respeito da economia da futura concessão e das eventuais taxas que o proprietário do aeroporto dela podia esperar.

(523) Quanto às entidades públicas que participaram no financiamento das subvenções em causa, sem serem na altura da sua concessão proprietárias dos terrenos e infraestruturas, nem direta nem indiretamente através do sindicato misto, também não podiam esperar um rendimento que assegurasse a rendibilidade das suas despesas de investimento. Esta observação aplica-se ao Conseil Général des Pyrénées Atlantiques e ao Conseil Régional d'Aquitaine, que não eram proprietários do aeroporto no momento em que decidiram contribuir, em 2004, para o financiamento das obras na *taxiway*.

(524) Note-se, por outro lado, que, segundo a França, «a decisão de investir tomada pelas entidades públicas não se baseia unicamente em perspetivas de rendibilidade direta e que a CCIPB paga apenas uma taxa simbólica. A decisão de investimento dessas entidades baseia-se nos benefícios que esperam a prazo para a região, em termos de desenvolvimento económico e turístico». Esta afirmação confirma que as entidades públicas não esperavam que as suas despesas de investimento lhes proporcionassem qualquer rendibilidade. Os únicos benefícios por elas esperados, por motivos relacionados com o desenvolvimento económico e turístico, não teriam sido tomados em consideração por um operador numa economia de mercado que estivesse no seu lugar, o que sugere que o princípio do operador numa economia de mercado nem sequer é aplicável a tais subvenções de equipamento.

(525) Face ao exposto, as subvenções de equipamento de 2004 e 2009 não satisfazem o critério do operador numa economia de mercado, tendo efetivamente aliviado os custos de investimento que a CCIPB deveria suportar, sem que as entidades que as concederam tivessem quaisquer perspetivas de obter um retorno do seu investimento. Além disso, como essas vantagens beneficiaram uma única empresa, podem ser consideradas seletivas.

8.2.1.4. ***Afetação das trocas comerciais e da concorrência na União Europeia***

(526) A CCIPB, enquanto entidade gestora do aeroporto de Pau, concorre com as outras plataformas aeroportuárias e, nomeadamente, com os aeroportos que servem a mesma zona de influência. Neste contexto, a Comissão observa que o aeroporto de Tarbes-Lourdes-Pyrénées se situa a 50 km do aeroporto de Pau e também oferece voos com destino a Londres desde 2009. O aeroporto de Biarritz-Anglet-Bayonne está igualmente situado a menos de 100 km do aeroporto de Pau e propõe voos com destino a Charleroi, Londres Stansted, Manchester e outros destinos no Reino Unido. Por conseguinte, qualquer auxílio concedido à CCIPB corre o risco de falsear a concorrência e dado que, na União, o mercado de serviços aeroportuários e o mercado do transporte aéreo são mercados abertos à concorrência, o auxílio poderá afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(527) De um modo mais geral, é importante referir que os gestores de aeroportos da União concorrem uns com os outros para atrair companhias aéreas, pois são estas que determinam as rotas a explorar e os voos correspondentes, em função de diversos critérios. Entre eles figuram a potencial clientela expectável nessas rotas, mas também as características dos aeroportos situados nos seus extremos.

(528) As companhias aéreas têm, nomeadamente, em conta critérios como a natureza dos serviços aeroportuários prestados, a população ou a atividade económica em redor do aeroporto, o congestionamento, a existência de acessos de superfície, ou ainda o nível das taxas e as condições comerciais gerais aplicáveis à utilização da infraestrutura e dos serviços aeroportuários. O nível das taxas é um fator importante, na medida em que um financiamento público concedido a um aeroporto poderá ser utilizado para manter as taxas aeroportuárias a um nível artificialmente baixo, com vista a atrair companhias aéreas, e exercer, assim, um efeito de distorção significativo na concorrência ([130]).

(529) Por conseguinte, as companhias aéreas afetam os seus recursos, nomeadamente aparelhos e tripulações, às diversas rotas tendo em conta, entre outros aspetos, os serviços prestados pelos gestores aeroportuários e os preços que cobram por essas prestações.

(530) Resulta dos elementos acima expostos que as subvenções de equipamento de 2004 e 2009, ao conferirem uma vantagem económica à CCIPB, podem ter fortalecido a posição desta última em relação aos outros gestores de aeroportos europeus. Consequentemente, estas subvenções são suscetíveis de ter falseado a concorrência e afetado as trocas comerciais entre Estados-Membros.

([130]) Novas orientações, ponto 43.

8.2.1.5. ***Conclusão sobre a existência de auxílio***

(531) Pelos motivos expostos nos considerandos 483 a 530, as subvenções de equipamento concedidas à CCIPB em 2004 e 2009 constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

8.2.2. CARÁTER ILEGAL DOS AUXÍLIOS

(532) As subvenções de equipamento de 2004 e 2009 foram executadas sem notificação prévia.

(533) Tal como já foi referido, a França alegou, nos seus comentários, que os aeroportos com um tráfego inferior a um milhão de passageiros por ano deviam ser globalmente considerados como serviços de interesse económico geral e, por conseguinte, que os financiamentos concedidos não devem ser como considerados auxílios estatais, ou então devem ser declarados compatíveis com o mercado interno, isentos do dever de notificação ao abrigo do disposto na Decisão SIEG de 2005.

(534) Ora a Comissão entende, a partir dos elementos constantes do processo, que a gestão do aeroporto de Pau não pode ser considerada como um verdadeiro serviço de interesse económico geral, pelo que as subvenções de 2004 e 2009 não podiam beneficiar da isenção da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE ao abrigo da Decisão SIEG de 2005.

(535) Além disso, como se disse antes, essas subvenções não provêm de um mecanismo de compensação criado de forma objetiva, transparente e *ex ante*, isto é, na altura em que as autoridades públicas confiaram à CCIPB a gestão do aeroporto ou adotaram atos destinados a renovar ou especificar as condições dessa gestão. Consequentemente, tais subvenções não satisfazem o critério previsto no artigo 4.º, alínea d), da Decisão SIEG, segundo a qual o ato ou os atos que confiam a gestão de um serviço de interesse económico geral devem descrever os parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo controlo e revisão. Esta é uma segunda razão que impede as subvenções de equipamento concedidas em 2004 e 2009 de poderem beneficiar de uma isenção da obrigação de notificação imposta pelo artigo 108.º, n.º 3, do TFUE ao abrigo da Decisão SIEG de 2005.

(536) Tendo em conta o que precede, as ditas subvenções de equipamento constituem auxílios ilegais.

8.2.3. COMPATIBILIDADE COM O MERCADO INTERNO

(537) Tal como foi anteriormente explicado, as subvenções de equipamento concedidas em 2004 e 2009 aliviaram os custos de investimento que a CCIPB deveria suportar normalmente e constituem, por isso, auxílios ao investimento. Por outro lado, foram concedidas antes de 4 de abril de 2014, data de entrada em vigor das novas orientações, segundo as quais a Comissão aplica aos auxílios ao investimento para aeroportos concedidos ilegalmente as regras em vigor à data em que o auxílio foi concedido ([131]).

(538) No caso da subvenção de 2009, eram as orientações de 2005 que estavam em vigor quando foi concedida e, por isso, é esse texto que deve ser aplicado. A subvenção de 2004, em contrapartida, foi concedida antes da entrada em vigor das orientações de 2005, numa altura em que não existiam critérios de compatibilidade específicos para os auxílios ao investimento concedidos a aeroportos. Por conseguinte, a Comissão deve apreciar esta subvenção diretamente com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, tendo em conta a sua prática decisória nessa matéria. Recorde-se que a prática decisória da Comissão foi consolidada pelas orientações de 2005, no que respeita à avaliação da compatibilidade dos auxílios concedidos aos gestores de aeroportos, e por isso a Comissão considera que a compatibilidade da subvenção de 2004 com o mercado interno deve ser apreciada à luz dos critérios definidos nessas orientações.

(539) Deste modo, analisou as subvenções de equipamento de 2004 e 2009, com base nas orientações de 2005 ([132]), à luz dos critérios seguintes:

— a construção e a exploração da infraestrutura correspondem a um objetivo de interesse geral claramente definido (desenvolvimento regional, acessibilidade, etc.);

— a infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo fixado;

— a infraestrutura oferece perspetivas satisfatórias de utilização a médio prazo, nomeadamente em relação à utilização das infraestruturas existentes;

([131]) Novas orientações, ponto 173.
([132]) Ponto 61.

— o acesso à infraestrutura está aberto a todos os potenciais utilizadores de forma equitativa e não discriminatória;

— o desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado de maneira que contrarie os interesses da União.

(540) Acresce que, para além da necessidade de respeitar os critérios expostos no considerando 539, os auxílios estatais aos aeroportos, como qualquer outro auxílio estatal, devem ser necessários para atingir o objetivo fixado e proporcionais ao mesmo, a fim de poderem ser declarados compatíveis com o mercado interno ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE. A Comissão irá seguidamente analisar se os critérios de necessidade e proporcionalidade foram respeitados, complementarmente aos supracitados critérios das orientações de 2005.

(541) Em primeiro lugar, a Comissão constata que, segundo o disposto nas orientações de 2005, os custos elegíveis para auxílio ao investimento a favor de um aeroporto devem limitar-se aos custos de investimento relativos às infraestruturas aeroportuárias propriamente ditas (pistas, terminais, plataforma de estacionamento, etc.) ou a infraestruturas que as apoiam diretamente (instalações de combate a incêndios e equipamentos de proteção ou de segurança). Por outro lado, devem excluir-se dos custos elegíveis os custos relativos a atividades comerciais que não estejam diretamente ligadas às atividades de base do aeroporto, como a construção, o financiamento, a exploração e o aluguer de espaços e bens imobiliários, não só para escritórios e armazéns, mas também para hotéis e empresas industriais instaladas no recinto do aeroporto, e ainda para lojas, restaurantes e parques de estacionamento.

(542) A subvenção de 2004 foi integralmente gasta no financiamento das obras na *taxiway*. Os custos de investimento dessas obras eram, na sua totalidade, elegíveis para auxílio ao investimento nos termos das orientações de 2005, visto que a *taxiway* é uma infraestrutura aeroportuária. Quanto à subvenção de 2009, visava contribuir para o financiamento de uma série de investimentos relativos à pista e à balizagem, bem como de uma pequena parte dos custos de investimento totais ([133]) na ampliação do parque de estacionamento de automóveis. A pista e a balizagem fazem parte das infraestruturas aeroportuárias, pelo que os custos de investimentos relativos a essas infraestruturas são elegíveis. Pelo contrário, os custos relativos ao parque de estacionamento de automóveis devem ser excluídos dos custos elegíveis porque o parque não faz parte das infraestruturas aeroportuárias. O montante total da subvenção de 2009, ou seja, 4,1 milhões de euros, não excede a totalidade do montante dos custos elegíveis, relativos à pista e à balizagem, no valor de 4,7 milhões de euros, pelo que a subvenção de 2009 apenas serviu para financiar custos elegíveis ([134]).

(543) As subvenções de equipamento de 2004 e 2009 (cujos montantes totais ascendem, respetivamente a 1,6 e 4,1 milhões de euros) não ultrapassam os custos elegíveis assim calculados para essas duas subvenções (respetivamente 2,6 e 4,7 milhões de euros), mas geram níveis elevados de intensidade de auxílio (respetivamente 62 % e 88 %).

8.2.3.1. ***Objetivo de interesse geral claramente definido***

(544) A subvenção de equipamento de 2004 serviu para financiar obras na *taxiway* para modernizar esse equipamento de modo a escoar melhor o tráfego e responder aos picos de tráfego comercial.

(545) Por sua vez, os investimentos elegíveis financiados pela subvenção de equipamento de 2009 eram constituídos por obras de reparação da pista e da balizagem, necessárias para que o aeródromo mantivesse o seu potencial de acolhimento e obtivesse a certificação necessária para continuar a receber aviões de média dimensão, com uma capacidade de 200 a 250 lugares. Com efeito, a balizagem de categoria III realizada em 1992-1993 e o revestimento das áreas de manobra executado em 1990 necessitavam, por um lado, de uma reparação por motivos de velhice (a sua vida útil é, em regra, de 10 a 15 anos) e, por outro lado, de uma adequação às normas. Esta última era necessária porque os desempenhos impostos pelo despacho relativo às condições de homologação e exploração dos aeródromos, nomeadamente para aproximações com precisão de categoria 3, poderiam levar, a curto prazo, à retirada da certificação do aeroporto

(546) Deste modo, nem a subvenção de 2004, nem a de 2009, suscitaram aumentos significativos da capacidade, limitando-se, basicamente, a financiar obras de reparação e modernização destinadas a manter a infraestrutura em bom estado para continuar a acolher os tipos de aparelhos e o volume de tráfego que já acolhia, e a melhorar o funcionamento do aeroporto em períodos de ponta.

([133]) Menos de 10 % dos custos de investimento totais (ver quadro 4 e nota 1).
([134]) Ver decisão da Comissão no processo SA.38168, *Croatia — Dubrovnik Airport Development*, pontos 10 e 28.

(547) O aeroporto de Pau acolhe um importante tráfego de negócios, que representa entre 60 % e 70 % do tráfego total, o qual está relacionado com a presença de numerosas empresas em Pau e seus arredores. A França referiu, a este respeito, que a bacia de Pau constituía o terceiro polo económico do Grande Sudoeste, com as bacias de Lacq e Oloron. Pau acolhe as sedes internacionais e regionais de diversas grandes empresas, bem como centros de investigação e de produção. A inexistência de um aeroporto em Pau ou uma redução significativa do seu potencial de acolhimento poderiam prejudicar essa atividade económica, uma vez que os viajantes por motivos de negócios querem geralmente minimizar o tempo de viagem, por exemplo para fazerem as viagens de ida e volta no mesmo dia. Por conseguinte, o facto de, para as viagens de negócios a partir ou com destino a Pau, terem de utilizar um aeroporto que, como o de Tarbes, não está situado nas vizinhanças da cidade, poderia ser considerado desvantajoso por muitas empresas.

(548) Por outro lado, o aeroporto de Pau recebe importantes fluxos turísticos, sobretudo devido à proximidade dos Pirenéus e das suas estâncias de desportos de inverno. Alguns estudos mencionados pela CCIPB afirmam, nomeadamente, que só os passageiros da Ryanair, na sua esmagadora maioria turistas, gastaram durante a estadia na região de Pau, um montante total de 8 milhões de euros, em 2005, e de 56 milhões, em 2010.

(549) Por estas razões, as subvenções de equipamento recebidas pela CCIPB em 2004 e 2009 contribuíram para o desenvolvimento económico de Pau e da sua região, devido ao impacto que o aeroporto tem no turismo e na atividade económica em geral.

(550) Essas subvenções contribuíram igualmente para a acessibilidade da região, sobretudo para os turistas e os viajantes por motivos de negócios. Note-se, a este propósito, que o aeroporto de Pau dista 50 km do de Tarbes e 100 km do de Biarritz. Por conseguinte, o aeroporto de Biarritz dificilmente poderia ser considerado por viajantes sensíveis ao fator tempo, nomeadamente os que viajam por motivos de negócios, como uma alternativa válida ao aeroporto de Pau, atendendo à distância que os separa.

(551) Além disso, é notório que estes três aeroportos têm tipos de tráfego bastante diferentes:

— Pau é sobretudo caracterizado por um importante tráfego de negócios, em que se destaca a percentagem relativamente elevada do tráfego nacional realizado pela Air France et Régional no tráfego total;

— Biarritz caracteriza-se por um tráfego turístico importante, direcionado para a costa atlântica e a fronteira espanhola, e marcado por um tráfego estival importante, bem como por um tráfego «*low-cost*» significativo;

— Tarbes é principalmente um mercado de «nicho» centrado no santuário religioso de Lourdes e caracterizado por um importante tráfego internacional não regular (*charter*), patente no facto de o tráfego deste aeroporto se ter mantido próximo de 400 000 passageiros por ano, ao longo de todo o período de 2001-2011, exceto no ano de 2008, em que atingiu um pico de 678 000 passageiros, devido ao ano santo jubileu do santuário.

(552) Estes dados sugerem que esses aeroportos servem segmentos de mercado relativamente diferenciados e não passam, uns em relação aos outros, de substitutos imperfeitos, sendo confirmados pelo exame das estatísticas de tráfego, mais detalhadamente apresentadas nos considerandos 567 a 572, ao analisar a amplitude das distorções de concorrências induzidas pelos auxílios. Assim, um auxílio ao investimento que permita manter o aeroporto de Pau em boas condições favorece, até certo ponto, a acessibilidade da região, visto evitar que os passageiros e as companhias aéreas tenham de escolher um substituto imperfeito.

(553) Por outro lado, não existe linha ferroviária de alta velocidade (TGV) em Pau e a mais próxima passa por Bordéus, a cerca de 1h40 de viagem de automóvel. Em relação à maioria dos destinos acessíveis por voos de pequeno curso com partida de Pau, a utilização do TGV como modo de transporte alternativo pode levar, portanto, a um tempo de viagem claramente superior e constitui, por isso, um substituto muito imperfeito. Quanto aos aeroportos espanhóis mais próximos, estão, no mínimo, a cerca de duas horas de viagem de automóvel e, por isso, não constituem para a maioria dos passageiros alternativas realmente válidas ao aeroporto de Pau.

(554) Afigura-se, assim, que embora existam meios de transporte alternativos ao transporte aéreo a partir de Pau, e apesar da proximidade do aeroporto de Tarbes, as subvenções de equipamento de 2004 e 2009 contribuíram para melhorar a acessibilidade da região, bem como o desenvolvimento económico regional.

8.2.3.2. ***A infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo fixado***

(555) Como foi dito no considerando 546, as obras financiadas pelas subvenções de equipamento de 2004 e 2009 não suscitaram aumentos de capacidade significativos, visando apenas manter a infraestrutura em condições de acolher o tráfego que acolhia até então, bem como a fazer mais facilmente face aos períodos de ponta.

(556) Esses investimentos não excederam, portanto, o necessário para que o aeroporto pudesse continuar a acolher o tráfego que até então acolhia, em boas condições, incluindo em períodos de ponta. Por conseguinte, os investimentos foram necessários e proporcionais ao objetivo fixado.

8.2.3.3. ***A infraestrutura tem perspetivas satisfatórias de utilização a médio prazo***

(557) Importa referir que, entre 2000 e 2009, o tráfego do aeroporto de Pau variou entre cerca de 580 000 e cerca de 820 000 passageiros por ano, tendo atingido em 2008 o número máximo de 820 000. No período de 2000-2009, só em 2002 o tráfego foi inferior a 600 000 passageiros, mas andou próximo desse limiar (580 000). Tendo em conta este tráfego bastante variável, mas quase sempre superior a 600 000 passageiros por ano, bem como a presença estável da Air France, a transportadora responsável pela maior parte do tráfego, e um importante tráfego de negócios, a CCIPB podia contar, tanto em 2004 como em 2009, com perspetivas de utilização elevadas e, pelo menos, iguais ao nível de atividade de base do aeroporto, ou seja, cerca de 600 000 passageiros por ano.

(558) Estas perspetivas justificavam que se fizessem investimentos para manter a infraestrutura em condições de acolher o tráfego que acolhia até então e fazer mais facilmente face aos períodos de ponta, mesmo sem originar um aumento significativo da capacidade. Recorde-se, a esse propósito que as obras na *taxiway*, financiadas pela subvenção de 2004, pretendiam modernizá-la de modo a poder gerir melhor os períodos de ponta. No que respeita às obras de reparação da pista e da balizagem, efetuadas em 2009, tratou-se de uma reparação idêntica, visto não ter havido um aumento de capacidade dos espaços, nem um prolongamento da pista para acolher aeronaves mais eficientes, nem uma melhoria dos mínimos operacionais em condições de má visibilidade. A vida útil desses equipamentos varia entre 10 a 15 anos e os que existiam anteriormente tinham sido instalados 16 a 19 anos antes das obras, pelo que subvenção de equipamento de 2009 consistiu simplesmente numa renovação de investimentos que tinham chegado ao fim da sua vida económica útil.

(559) Em conclusão, as infraestruturas assim renovadas ofereciam perspetivas satisfatórias de utilização a médio prazo quando as subvenções de equipamento foram concedidas.

8.2.3.4. ***Acesso à infraestrutura de forma equitativa e não discriminatória***

(560) O aeroporto de Pau está aberto às diversas companhias que desejem utilizá-lo sem nenhuma restrição especial. O acesso a essa infraestrutura é oferecido de forma equitativa e não discriminatória na aceção das orientações de 2005.

8.2.3.5. ***Inexistência de afetação das trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum***

(561) Tal como já foi dito, o aeroporto de Pau está situado a 50 km do de Tarbes e a 100 km do de Biarritz. Devido à distância que o separa do aeroporto de Pau, o aeroporto de Biarritz é pouco suscetível de ser considerado, por uma parte substancial dos viajantes, como uma alternativa válida, e não deverá ter sido significativamente afetado pelos auxílios recebidos por aquele aeroporto.

(562) Em contrapartida, o aeroporto de Tarbes fica relativamente próximo do de Pau, a 50 km de distância e menos de 40 minutos de viagem de automóvel. À primeira vista, portanto, é possível que a sua atividade tenha sofrido um impacto não negligenciável em consequência das subvenções de equipamento de 2004 e 2009.

(563) Todavia, vários elementos vêm relativizar esta observação. Em primeiro lugar, o aeroporto de Pau é antigo e acolhe voos regulares há várias décadas. As subvenções de equipamento visadas pela presente análise são auxílios pontuais, bastante espaçados no tempo e essencialmente limitados ao financiamento de obras necessárias à manutenção da infraestrutura em condições de acolher o tráfego que já acolhia até então. Não serviram para financiar aumentos de capacidade significativos. Deste modo, o impacto que as subvenções em causa produziram no aeroporto de Tarbes consistiu, basicamente, na manutenção em boas condições de um aeroporto relativamente próximo e há muito existente, visto que, sem elas, o aeroporto de Pau não teria podido prosseguir as suas atividades, ou só as prosseguiria em condições degradadas. No entanto, tais subvenções não levaram à criação de novas capacidades que fizessem concorrência ao aeroporto de Tarbes.

(564) Por outro lado, as subvenções de equipamento em causa não são auxílios ao funcionamento utilizadas para financiar um défice de exploração crónico, e não foram identificados tais auxílios ao funcionamento no presente processo, que se refere apenas a auxílios ao investimento.

(565) Além disso, como já foi referido, os aeroportos de Pau e Tarbes servem segmentos de mercado bastante diferenciados. O tráfego de Tarbes é dominado pelos voos *charters,* predominantemente orientados para o santuário de Lourdes, e inclui uma percentagem importante de voos internacionais ([135]).

(566) Ao contrário do aeroporto de Tarbes, o de Pau é sobretudo caracterizado por um importante tráfego de negócios, de que se destaca a percentagem relativamente elevada do tráfego nacional realizado pela Air France et Régional em relação ao tráfego total, nomeadamente na rota Pau-Paris. Na verdade, como se refere no considerando (547), o tráfego de negócios representa entre 60 % e 70 % do tráfego total do aeroporto de Pau, que é o terceiro polo económico do Grande Sudoeste, com as bacias de Lacq e de Oloron. Deste modo, os aeroportos de Pau e de Tarbes estão orientados para segmentos de mercado diferentes, pelo que o encerramento do aeroporto de Pau ou uma degradação das suas condições de funcionamento não daria necessariamente lugar a uma transferência automática de tráfego para Tarbes e vice-versa.

(567) O exame da evolução comparativa do tráfego dos aeroportos de Pau, Tarbes e Biarritz, ilustrada pelo quadro 14, mostra que as variações de tráfego nestes aeroportos não estão claramente correlacionadas:

([135]) No sítio internet do aeroporto afirma-se que: «Com 400 000 a 450 000 passageiros em média, por ano, é o segundo aeroporto mais importante da região de Midi-Pyrénées. Caracteriza-se pelo predomínio da atividade de tráfego *charters* devido à sua grande proximidade da Cité Mariale de Lourdes. Mais de 80 destinos na Europa e no Mundo são anualmente servidos por cerca de 50 companhias aéreas diferentes». Ver: http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/117

Quadro 14

Evolução comparativa do tráfego entre os aeroportos de Pau, Biarritz e Tarbes em milhares de passageiros

Aeródromo	Tipo de tráfego	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Tráfego nacional não *low cost*	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Tráfego da Ryanair	1							1	13	7	41
	Outras companhias *low cost* e de *charters*	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Total	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Tráfego nacional não *low cost*	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Tráfego da Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Outras companhias *low cost*					1	25	33	25	11	5	9
	Charters	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Total	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Tráfego nacional não *low cost*	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Tráfego da Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Outras companhias *low cost*					6	6	12	170	176	186	195
	Charters	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Total	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) Este quadro mostra, por exemplo, que em 2003 a abertura de rotas em Pau pela Ryanair não teve qualquer impacto no tráfego das rotas servidas pelo aeroporto de Biarritz. Além disso, a França indicou que a cessação dos voos da Ryanair no aeroporto de Pau também não levou a nenhuma transferência apreciável de tráfego para Biarritz.

(569) Por outro lado, o quadro acima apresentado revela que o aumento do tráfego de 585 000 para 761 000 passageiros por ano, observado em Pau entre 2002 e 2007, não implicou uma diminuição notória do tráfego de Tarbes, que se manteve estável, com cerca de 400 000 passageiros por ano. O encerramento das rotas da Ryanair no aeroporto de Pau também não gerou uma transferência proporcional ou significativa para o aeroporto de Tarbes em 2011.

(570) Por último, não se registaram, em consequência da concessão das subvenções de equipamento em causa, quaisquer movimentos dignos de nota de companhias aéreas que trocassem Tarbes por Pau, ou que encerrassem rotas a partir de Tarbes para abrir ligações aos mesmos destinos a partir de Pau. Em contrapartida, a Air France, responsável por uma parte importante do tráfego em Pau, está simultaneamente presente nos dois aeroportos e a Ryanair também esteve simultaneamente presente nos dois aeroportos, antes de abandonar Pau e permanecer em Tarbes.

(571) Não é possível deduzir destas observações que, ao permitir a manutenção do aeroporto de Pau em atividade e em boas condições, as subvenções de equipamento de 2004 e 2009 não produziram nenhum impacto no aeroporto de Tarbes. A proximidade dos dois aeroportos sugere que esse impacto terá existido, na medida em que o aeroporto de Tarbes poderia ter tido um tráfego maior se as subvenções de equipamento não tivessem sido concedidas e, consequentemente, a atividade do aeroporto de Pau tivesse de ser reduzida ou mesmo encerrada. As observações anteriormente formuladas mostram apenas que não há uma correlação evidente entre as atividades dos dois aeroportos, o que confirma a conclusão de que estes são substitutos imperfeitos um do outro, estando orientados para segmentos de mercado diferentes, pelo que as subvenções em causa tiveram um impacto limitado na concorrência entre os aeroportos vizinhos.

(572) Tendo em conta todos estes elementos positivos e negativos globalmente produzidos pelas subvenções em questão, a Comissão considera que as subvenções de equipamento de 2004 e 2009 não afetaram as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum.

8.2.3.6. ***Necessidade e proporcionalidade dos auxílios***

(573) Como se disse no considerando 543, as subvenções de equipamento de 2004 e 2009 constituem níveis de intensidade de auxílio elevados, respetivamente, de 62 % e 88 %. Todavia, os dados disponíveis mostram que esses auxílios podem ser considerados necessários e proporcionais, no sentido em que, sem eles, a CCIPB não teria condições para financiar os investimentos em causa, nem de dar uma contribuição sensivelmente superior à que deu.

(574) O quadro seguinte apresenta um resumo da conta de resultados do aeroporto de Pau no período de 2000-2012, bem como da sua capacidade de autofinanciamento («CAF»). Esta última equivale à soma do resultado líquido com os custos que não geram fluxos de caixa (essencialmente as amortizações e as provisões para riscos e encargos). A CAF representa os montantes gerados pela atividade de uma empresa que estão disponíveis para financiar investimentos, o fundo de maneio da empresa, os reembolsos de empréstimos, a poupança ou ainda os dividendos pagos aos acionistas.

Quadro 15

Resultado líquido e capacidade de autofinanciamento do aeroporto de Pau

(em milhares de euros)

Anos	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Produtos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Encargos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultado líquido contabilístico	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(em milhares de euros)

Anos	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
CAF	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fonte: documentos fornecidos pela França

(575) Este quadro mostra que o aeroporto acumulou prejuízos contínuos entre 2003 e 2011, inclusive, os quais atingiram quase um milhão de euros em 2009. Além disso, a CAF do aeroporto variou entre […] e […] euros por ano ao longo deste período. Em 2005, ano em que foi paga a subvenção de equipamento de 2004, não excedia […] euros, ou seja, um nível muito modesto em comparação com o custo das obras efetuadas na *taxiway* (2,6 milhões de euros). Em 2009 e 2010, anos de pagamento da subvenção de equipamento de 2009, ela era, respetivamente, de […] e […] euros, dois montantes que, mesmo adicionados, são muito inferiores aos custos de reparação da pista e da balizagem (4,7 milhões de euros). Os recursos gerados pela atividade do aeroporto eram, por isso, insuficientes para contribuírem significativamente para o financiamento destes investimentos.

(576) Os dados disponíveis mostram que o resultado orçamental do aeroporto, após os investimentos mas antes do pagamento das subvenções de equipamento, era de […] de euros em 2005, ano em que foram executadas as obras na *taxiway*, e de […] de euros em 2009, ano da realização da maior parte das obras de reparação da pista e da balizagem. Estes dados devem ser comparados com os resultados líquidos do aeroporto após as subvenções, ou seja […] euros em 2005 e […] euros em 2009. Deste modo, o financiamento da totalidade, ou mesmo de uma parte significativa dos investimentos em causa pelos recursos próprios do aeroporto teria aumentado fortemente os prejuízos, já avultados, deste último.

(577) Por outro lado, tendo em conta os prejuízos prolongadamente sofridos, é pouco provável que a CCIPB tivesse condições para financiar uma parte significativa dos investimentos em causa através de um aumento do seu endividamento, que rondava […] euros em 2005 e […] de euros em 2009.

(578) As subvenções de 2004 e 2009 foram, por conseguinte, necessárias para a realização dos investimentos que financiaram. Por outras palavras, tiveram um efeito de incentivo porque, sem elas, a CCIPB não teria efetuado tais investimentos. Além disso, respeitam o princípio da proporcionalidade, porque a CCIPB não teria podido aumentar significativamente a sua contribuição para o financiamento desses investimentos.

8.2.3.7. ***Conclusão sobre as subvenções de equipamento de 2004 e 2009***

(579) Pelas razões explicadas nos considerandos 537 a 578, a Comissão considera que as subvenções de equipamento de 2004 e 2009 são auxílios compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(580) Esta conclusão baseia-se nos critérios especificados nas orientações de 2005 para os auxílios ao investimento a favor dos aeroportos e em nada prejudica qualquer apreciação que, no futuro, a Comissão possa vir a ter de efetuar sobre eventuais auxílios ao investimento com base nas novas orientações.

9. **CONCLUSÕES**

(581) À luz do que precede, a Comissão constata que a França concedeu ilegalmente as subvenções de equipamento de 2004 e 2009, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ([136]). Contudo, essas subvenções são auxílios compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(582) As subvenções que figuram nas duas primeiras linhas do quadro 3 e que financiaram missões de poder público não constituem auxílios estatais.

(583) As restantes subvenções patentes no quadro 3 foram concedidas ao gestor do aeroporto de Pau antes de 12 de dezembro de 2000 e, por isso, a presente decisão não lhes diz respeito ([137]).

([136]) Ver considerando 536.
([137]) Ver considerandos 489 e 490.

(584) Por outro lado, a Comissão constata que os diferentes contratos de serviços aeroportuários e de *marketing* celebrados entre a CCIPB e a Ryanair, a AMS e a Transavia, e que são objeto do procedimento formal de investigação, implicam a concessão de auxílios estatais, os quais foram executados em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, e são incompatíveis com o mercado interno.

Recuperação do auxílio

(585) Segundo a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, quando a Comissão determina que um auxílio é incompatível com o mercado interno tem competência para obrigar o Estado-Membro em causa a suprimir ou modificar o dito auxílio ([138]).

(586) Nos termos do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho ([139]), «nas decisões negativas relativas a auxílios ilegais, a Comissão decidirá que o Estado-Membro em causa deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar o auxílio do beneficiário (adiante designada "decisão de recuperação"). A Comissão não deve exigir a recuperação do auxílio se tal for contrário a um princípio geral de direito comunitário». Segundo a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, caso a Comissão considere que os auxílios são incompatíveis com o mercado interno, o objetivo da obrigação que incumbe ao Estado é o restabelecimento da situação anterior ([140]). Neste contexto, o Tribunal de Justiça considera que o objetivo é atingido quando os beneficiários reembolsaram os montantes ilegalmente concedidos a título de auxílio, perdendo, assim, a vantagem de que beneficiavam face aos concorrentes. Desta forma, a situação anterior à concessão do auxílio é reposta ([141]).

(587) No caso vertente, afigura-se que nenhum princípio geral do direito da União contraria a recuperação dos auxílios ilegais e incompatíveis identificados no âmbito da presente decisão, não tendo sido, em particular, apresentados quaisquer argumentos nesse sentido nem pela França, nem pelos terceiros interessados.

(588) Por conseguinte, a França deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar da Ryanair, da AMS e da Transavia os auxílios ilegalmente concedidos através dos contratos em causa.

(589) Os montantes de auxílio a recuperar em relação a cada contrato e aditamento devem ser determinados da seguinte forma. Deve considerar-se que cada transação examinada (eventualmente constituída por um contrato de serviços aeroportuários e um contrato de serviços de *marketing*) deu origem a um montante de auxílio anual ([142]), para cada ano durante o qual os contratos que constituem a transação foram aplicados. Cada um desses montantes é calculado a partir da parcela negativa do fluxo incremental previsível (receitas menos custos) quando a transação foi concluída, indicada nos quadros 7 a 12. Com efeito, esses montantes correspondem às verbas cuja dedução do montante das prestações de *marketing* seria necessário prever anualmente (ou que teriam de ser acrescentadas às taxas aeroportuárias e de assistência em escala cobradas às companhias aéreas) para que o valor atualizado líquido do contrato fosse positivo, ou seja, para que cumprisse o princípio do operador numa economia de mercado.

(590) Para ter em conta a vantagem efetiva obtida pela companhia aérea e as suas filiais em virtude dos contratos, os montantes referidos no considerando anterior podem ser ajustados, com base nas provas fornecidas pela França, em função i) da diferença entre, por um lado, os pagamentos reais, verificados *ex post*, efetuados pela companhia aérea a

([138]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 12 de julho de 1973, *Comissão/Alemanha* (C-70/72, Col.1973, p. 00813), n.- 13.
([139]) Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 83 de 27 de 27.3.1999, p. 1).
([140]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de setembro de 1994, *Espanha/Comissão* (C-278/92, C-279/92 e C-280/92, Col. 1994, p. I-4103), n.º 75.
([141]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de junho de 1999, *Bélgica/Comissão* (C-75/97, Col. 1999, p. I-03671), n.os 64-65).
([142]) Tal como é explicado na análise da existência de uma vantagem económica nos diversos contratos, o auxílio resulta de fluxos bidirecionais entre a CCIPB e a Ryanair ou a Ryanair/AMS. Estes fluxos têm frequências diferentes e são, em alguns casos, fluxos contínuos ou com frequências de pagamento que não podem ser previstas de forma precisa aquando da conclusão dos contratos. É o caso do pagamento das taxas aeroportuárias. Ora, para analisar a existência de uma vantagem económica, o que conta são os fluxos incrementais previstos. Conclui-se do plano de atividades da Transavia e das propostas de reconstituição dos planos de atividades incrementais comunicadas pela França, que um operador razoável numa economia de mercado teria procurado, no presente caso, determinar os fluxos incrementais previstos, associados aos diversos contratos, numa base anual. Por conseguinte, é lógico que os montantes de auxílio resultantes dos diversos contratos também sejam determinados anualmente. Na verdade, eles correspondem às verbas que, na altura em que os diversos contratos foram negociados, um operador numa economia de mercado teria exigido que a Ryanair/AMS lhe pagasse, além das taxas aeroportuárias e das taxas de serviços de assistência em escala, mantendo-se constantes todos os outros fatores (nomeadamente os pagamentos de *marketing*), a fim de tornar o contrato rentável.

título da taxa de aterragem, da taxa de passageiro e dos serviços de assistência em escala, ao abrigo do contrato de serviços aeroportuários, e por outro lado os fluxos previstos (*ex ante*) correspondentes a essas rubricas das receitas e mencionados nos quadros 7 à 12, e ii) da diferença entre, por um lado, os pagamentos de *marketing* reais, verificados *ex post*, que foram efetuados à companhia aérea ou às suas filiais ao abrigo do contrato de serviços de *marketing* e, por outro, os correspondentes custos de *marketing* previstos (*ex ante*), mencionados nos quadros 7 a 12.

(591) Além disso, a Comissão considera que a vantagem efetiva que a companhia aérea obteve está limitada à duração efetiva do contrato em causa. De facto, após a rescisão de cada contrato, a Ryanair/AMS não recebeu quaisquer pagamentos a título desses contratos, nem beneficiou do acesso à infraestrutura aeroportuária nem dos serviços de assistência em escala previstos nos mesmos. Por conseguinte, os montantes de auxílio calculados como acima se indica e relacionados com um dado contrato são reduzidos a zero nos anos em que o contrato deixou de ser aplicado (nomeadamente devido à sua rescisão antecipada de comum acordo entre as partes).

(592) Consequentemente, os montantes de auxílio a recuperar da Ryanair e da AMS, no caso de certos contratos que não chegaram ao termo, devem ser reduzidos a zero em relação ao período entre a data de cessação efetiva do contrato e a data de cessação prevista quando este foi celebrado. Esta observação aplica-se aos contratos de 28 de janeiro de 2003, 30 de junho de 2005 e 25 de setembro de 2007, bem como aos dois aditamentos feitos a estes dois últimos contratos.

(593) O quadro 16 apresenta as informações relativas aos montantes que servem de base ao cálculo dos valores a recuperar. Estes montantes são constituídos pelas partes negativas dos fluxos incrementais (receitas menos custos) determinados no âmbito da aplicação do princípio do operador numa economia de mercado, com reduções para os contratos da Ryanair e da AMS nos anos em que estes não chegaram ao termo ([143]).

([143]) No caso do contrato relativo à rota Pau-Londres de 28 de janeiro de 2003, tendo em conta a sua cessação efetiva em 30 de junho de 2005, os montantes de auxílio recebidos ao abrigo desse contrato são nulos para os anos de 2006 a 2008 inclusive. Para o ano de 2005, o montante de auxílio corresponde à parte negativa do fluxo incremental previsto para 2005, ajustado em função de um fator correspondente à parte do ano de 2005 em que o contrato foi efetivamente aplicado. Aplicou-se a mesma lógica aos contratos de 30 de junho de 2005, cuja aplicação cessou efetivamente em 1 de janeiro de 2009, devido ao aditamento de 16 de junho de 2009, e também a este mesmo aditamento, ao contrato de 25 de setembro de 2007 e ao aditamento de 16 de junho de 2009 que o alterou, os quais cessaram efetivamente de ser aplicados em 30 de março de 2010, quando teve início a aplicação do novo contrato referente às rotas para Londres, Charleroi e Beauvais. No entanto, os montantes indicados no quadro 16 podem ser ajustados para calcular os montantes a recuperar (ver considerando 589).

Quadro 16

Informações sobre os montantes a recuperar

(em euros)

Identidade do beneficiário	Acordos	Montante indicativo do auxílio recebido em aplicação dos diversos contratos ([1])									Montante indicativo do auxílio a recuperar (Capital)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Londres — 28 de janeiro de 2003	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[0-99 999]							[300 000--599 999]
Ryanair/ /AMS	Londres — 30 de junho de 2005			[0-99 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[0-99 999]				
	Aditamento de 16 de junho de 2009 ao contrato de 30 de junho de 2005 (Londres)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Charleroi — 25 de setembro de 2007					[0-99 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[0-99 999]		
	Aditamento de 16 de junho de 2009 ao contrato de 25 de setembro de 2007 (Charleroi)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Bristol — 17 e 31 de março de 2008						[0-99 999]				
	Bristol — 16 de junho de 2009							[0-99 999]			
	Londres, Charleroi e Beauvais — 28 de janeiro de 2010								[300 000--599 999]	[100 000--299 999]	
	Total (Ryanair/AMS)			[0-99 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[300 000--599 999]	[100 000--299 999]	[600 000--999 999]	[100 000--299 999]	[1 500 000--2 199 999]
Transavia	Amesterdão — 23 de janeiro de 2006				[100 000--299 999]	[100 000--299 999]	[100 000--299 999]				[300 000--599 999]

([1]) Para efeitos do cálculo dos juros, considera-se que o auxílio foi pago em 31 de dezembro do ano em causa. Ver considerando 597.

(594) Conforme se explica no considerando 290, a Comissão considera que, para efeitos da aplicação das regras relativas aos auxílios estatais, a Ryanair e a AMS constituem uma única entidade económica, e que deve considerar-se que os contratos de serviços de *marketing* e os contratos de serviços aeroportuários celebrados em simultâneo correspondem a uma única transação entre essa entidade e a CCIPB. A Comissão entende, portanto, que a Ryanair e a AMS são solidariamente responsáveis pelo reembolso integral dos auxílios recebidos através dos contratos celebrados de 2005 a 2010, num montante indicativo de [1 500 000-2 199 999] euros em capital. Em contrapartida, a Ryanair é a única responsável pela restituição do auxílio inerente ao contrato de 28 de janeiro de 2003, num montante indicativo de [300 000-599 999] euros em capital, visto que esse contrato único foi diretamente celebrado entre a CCIPB e a Ryanair, sem intervenção da AMS nessa transação.

(595) O auxílio efetivamente pago de 2006 a 2009 a título do contrato de serviços aeroportuários e de *marketing* celebrado em 26 de janeiro de 2006 entre a CCIPB e a Transavia ascende a um montante indicativo de [300 000--599 999] euros.

(596) As autoridades francesas devem recuperar os montantes supramencionados no prazo de 4 meses a contar da data de notificação da presente decisão.

(597) Ao montante do auxílio, as autoridades francesas devem ainda acrescentar os juros de recuperação, calculados a partir da data em que o auxílio em causa foi colocado à disposição da empresa, ou seja, à data efetiva de pagamento de cada auxílio, até à sua recuperação efetiva ([144]), em conformidade com o disposto no capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ([145]). Dado que, no caso vertente, os fluxos que constituem esses auxílios são complexos e se produzem em várias datas ao longo do ano, ou mesmo continuamente relativamente a algumas categorias de receitas, a Comissão considera aceitável considerar, para efeitos do cálculo dos juros de recuperação, que os auxílios foram pagos no fim do ano, ou seja, em 31 de dezembro de cada ano em causa.

(598) Em conformidade com a jurisprudência, quando um Estado-Membro se depara com dificuldades imprevisíveis ou com circunstâncias que não foram tidas em conta pela Comissão, pode comunicar-lhe esses problemas e propor-lhe modificações adequadas, para que ela as avalie. Nesse caso, a Comissão e o Estado-Membro em causa devem colaborar de boa-fé com vista a superar as dificuldades, no pleno respeito das disposições ([146]) do TFUE.

(599) A Comissão convida a França a comunicar-lhe qualquer problema que encontre na execução da presente decisão.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. O auxílio estatal concedido ilegalmente pela França à Ryanair em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a título do contrato de serviços aeroportuários e de serviços de *marketing* celebrado, em 28 de janeiro de 2003, pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn com a Ryanair em relação à rota Pau-Londres Stansted é incompatível com o mercado interno.

2. As seguintes medidas, que contêm auxílios estatais, foram ilegalmente concedidas pela França à Ryanair e à Airport Marketing Services, em conjunto, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e são incompatíveis com o mercado interno:

a) o contrato de serviços aeroportuários celebrado em 30 de junho de 2005 pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau--Béarn com a Ryanair e o contrato de serviços de *marketing* celebrado no mesmo dia pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn com a Airport Marketing Services, relativo à rota Pau-Londres Stansted;

b) o aditamento de 16 de junho de 2009 ao contrato de serviços de *marketing* celebrado em 30 de junho de 2005 pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn com a Airport Marketing Services, relativo à rota Pau-Londres Stansted;

c) a carta da Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn à Ryanair de 25 de setembro de 2007, que alargou à rota Pau–Charleroi os termos do contrato de serviços aeroportuários celebrado em 30 de junho de 2005 pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn com a Airport Marketing Services, e o contrato de serviços de *marketing* celebrado no mesmo dia pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn com a Airport Marketing Services;

([144]) Ver o artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 659/99 (já citado).
([145]) Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de abril de 2004, relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 140 de 30.4.2004, p. 1).
([146]) Ver, por exemplo, o acórdão do processo C-94/87, *Comissão/República Federal da Alemanha*, Colet. 1989, p. 175, n.º 9, bem como o acórdão do processo C-348/93, *Comissão/República Italiana*, Colet. 1995, p. 673, n.º 17.

d) o aditamento de 16 de junho de 2009 ao contrato de serviços de *marketing* celebrado em 25 de setembro de 2007 pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn com a Airport Marketing Services;

e) a carta da Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn à Ryanair, de 17 de março de 2008, que alarga à rota Pau--Bristol os termos do contrato de serviços aeroportuários celebrado em 30 de junho de 2005 pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn com a Ryanair, e o contrato de serviços de *marketing* celebrado em 31 de março de 2008 pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn com a Airport Marketing Services a respeito da mesma rota;

f) a carta da Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn à Ryanair, de 16 de junho de 2009, que alarga à rota de Pau–Bristol os termos do contrato de serviços aeroportuários celebrado em 30 de junho de 2005 pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn com a Ryanair, e o contrato de serviços de *marketing* celebrado no mesmo dia pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn com a Airport Marketing Services a respeito da mesma rota;

g) o contrato de serviços de *marketing* celebrado em 28 de janeiro de 2010 pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau--Béarn com a Airport Marketing Services a respeito das rotas Pau-Londres, Pau-Charleroi e Pau-Beauvais, e o contrato de serviços aeroportuários «implícito» identificado ([147]).

3. O auxílio estatal ilegalmente concedido pela França à Transavia, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a título do contrato de serviços aeroportuários e de *marketing* celebrado em 23 de janeiro de 2006 pela Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn com a Transavia, é incompatível com o mercado interno.

Artigo 2.º

1. As subvenções de equipamento de 2004 e 2009 concedidas pela França à Câmara de Comércio e Indústria de Pau--Béarn, num montante de 5,8 milhões de euros, são auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e foram concedidos pela França em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

2. Os auxílios visados no n.º 1 constituem auxílios estatais compatíveis com o mercado interno ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 3.º

1. A França deve recuperar dos beneficiários os auxílios mencionados no artigo 1.º.

2. Os montantes a recuperar vencem juros desde a data em que foram postos à disposição dos beneficiários até à data da sua recuperação efetiva.

3. Os juros são calculados numa base composta, em conformidade com o capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 e com o Regulamento (CE) n.º 271/2008da Comissão ([148]), que altera o Regulamento (CE) n.º 794/2004.

4. A França anula todos os pagamentos pendentes do auxílio referido no artigo 1.º, com efeitos a contar da data de adoção da presente decisão.

Artigo 4.º

1. A recuperação dos auxílios mencionados no artigo 1.º será imediata e efetiva.

2. A França deve assegurar a aplicação da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da data da respetiva notificação.

Artigo 5.º

1. No prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, a França deve apresentar à Comissão as seguintes informações:

a) os montantes de auxílio a recuperar em aplicação do artigo 3.º;

b) o cálculo dos juros de recuperação;

([147]) Ver considerando 286.

([148]) Regulamento (CE) n.º 271/2008 da Comissão, de 30 de janeiro de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 794/2004 relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 82 de 25.3.2008, p. 1).

c) uma descrição pormenorizada das medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão;

d) documentos que demonstrem que os beneficiários foram intimados a reembolsar os auxílios.

2. A França manterá a Comissão regularmente informada sobre a evolução das medidas nacionais adotadas para aplicar a presente decisão, até estar concluída a recuperação dos auxílios referidos no artigo 1.º, devendo apresentar imediatamente, a pedido da Comissão, as informações relativas às medidas já adotadas e previstas para lhe dar cumprimento. Deve prestar igualmente informações pormenorizadas sobre o montante dos auxílios e dos juros já recuperados junto dos beneficiários.

Artigo 6.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 23 de julho de 2014.

Pela Comissão

Joaquín ALMUNIA

Vice-Presidente