DECIZIA (UE) 2015/1227 A COMISIEI

din 23 iulie 2014

privind ajutorul de stat SA.22614 (C 53/07) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services și Transavia

[notificată cu numărul C(2014) 5085]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

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

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

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate ([2]) și având în vedere aceste observații,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Prin scrisoarea din 25 ianuarie 2007, autoritățile franceze au notificat Comisiei, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE"), o măsură în favoarea societății Airport Marketing Services Limited (denumită în continuare „AMS") – filială deținută în proporție de 100 % de compania aeriană Ryanair Ltd (denumită în continuare „Ryanair") – sub forma unui contract de servicii de marketing încheiat cu aceasta din urmă. Măsura a fost notificată sub forma unui ajutor de stat de către autoritățile franceze. Având în vedere că măsura a fost deja pusă în aplicare de autoritățile franceze, aceasta a fost înregistrată de Comisie în registrul privind ajutoarele ilegale cu numărul NN 12/07.

(2) La cererea autorităților franceze, au fost organizate reuniuni de lucru cu serviciile Comisiei, care au avut loc la 20 februarie 2007 și la 16 iulie 2007.

(3) Prin scrisoarea din 26 februarie 2007, Comisia a invitat autoritățile franceze să prezinte informații suplimentare. În lipsa unui răspuns în termenul stabilit, a fost transmisă o atenționare autorităților franceze, la 15 iunie 2007. Prin scrisoarea din 12 iulie 2007, autoritățile franceze au prezentat informațiile solicitate.

(4) Prin scrisoarea din 28 noiembrie 2007, Comisia a informat autoritățile franceze cu privire la decizia sa de a iniția procedura oficială de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE.

(5) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 15 februarie 2008 ([3]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsura în cauză.

(6) La 18 decembrie 2007 și la 29 ianuarie 2008, autoritățile franceze au solicitat prelungirea termenului care le-a fost acordat, în scopul de a-și prezenta observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii. Prin scrisorile din 4 ianuarie 2008 și 1 februarie 2008, Comisia a acceptat prelungirea termenului până la 28 februarie 2008.

(7) Observațiile autorităților franceze au fost transmise Comisiei la 2 iunie 2008.

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

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

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

(8) Comisia a primit observații din partea Camerei de Comerț și Industrie din Pau-Béarn (denumită în continuare „CCIPB") la 25 februarie 2008 ([4]), din partea AMS ([5]), din partea companiei aeriene Ryanair și din partea Asociației Companiilor Aeriene Europene (Association of European Airlines, denumită în continuare „AEA") prin scrisorile din 14 martie 2008, precum și din partea companiei aeriene Air France la 19 martie 2008 ([6]). Comisia a transmis aceste observații autorităților franceze prin scrisoarea din 11 iunie 2008, oferindu-le posibilitatea de a le comenta.

(9) Prin scrisoarea din 7 iulie 2008, autoritățile franceze au informat Comisia că nu au comentarii privind observațiile formulate de părțile terțe.

(10) La cererea autorităților franceze, la 4 noiembrie 2008 a avut loc o reuniune între serviciile Comisiei și reprezentanții CCIPB. În cadrul acestei reuniuni, Comisia a informat autoritățile franceze că a apelat la serviciile unui consultant independent pentru a o ajuta să analizeze contractele în cauză (denumit în continuare „consultantul"). Consultantul a transmis raportul său la 30 martie 2011.

(11) Prin scrisoarea din 17 martie 2011, Comisia a solicitat autorităților franceze să prezinte informații suplimentare. Prin scrisoarea din 13 aprilie 2011, autoritățile franceze au solicitat prelungirea termenului până la 1 iunie 2011, termenul fiind acceptat de serviciile Comisiei prin scrisoarea din 6 mai 2011. Autoritățile franceze au furnizat elementele de răspuns prin scrisoarea din 30 mai 2011.

(12) Prin scrisoarea din 11 aprilie 2011, Comisia a invitat Ryanair să prezinte informații suplimentare. Ryanair a răspuns prin scrisoarea din 31 august 2011. Prin scrisoarea din 11 octombrie 2011, Comisia a comunicat autorităților franceze observațiile formulate de Ryanair, în vederea transmiterii de comentarii. Prin scrisoarea din 21 noiembrie 2011, autoritățile franceze au informat Comisia că nu doresc să transmită comentarii ca răspuns la observațiile respective.

(13) Prin scrisoarea din 25 ianuarie 2012, Comisia a notificat autorităților franceze decizia sa de a extinde procedura oficială de investigare inițiată în 2007 la diverse măsuri în favoarea companiilor aeriene care utilizează aeroportul din Pau, precum și în favoarea organismului de administrare a aeroportului. Decizia Comisiei a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 31 martie 2012 ([7]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile în cauză.

(14) Prin scrisoarea din 22 februarie 2012, Comisia a solicitat autorităților franceze să prezinte informații suplimentare. La 28 februarie 2012, autoritățile franceze au solicitat prelungirea termenului care le-a fost acordat, în vederea prezentării de observații cu privire la decizia din 25 ianuarie 2012, precum și a termenului care le-a fost acordat prin scrisoarea Comisiei din 22 februarie 2012. Comisia a acceptat prelungirea acestor termene până la 27 martie 2012. Prin scrisoarea din 29 martie 2012, autoritățile franceze au furnizat informații ca răspuns la scrisoarea Comisiei din 22 februarie 2012, precum și observațiile lor privind decizia de extindere a procedurii.

(15) În cadrul extinderii procedurii, Comisia a primit observații din partea CCIPB la 30 aprilie 2012 ([8]), din partea AMS la 30 aprilie 2012 ([9]) și din partea companiei aeriene Ryanair la 30 aprilie 2012 ([10]). Prin scrisoarea din 31 mai 2012, Comisia a transmis aceste observații autorităților franceze, în vederea prezentării de comentarii. Prin scrisoarea din 13 iunie 2012, autoritățile franceze au precizat că nu au comentarii.

(16) Prin scrisoarea din 26 aprilie 2012, Comisia a solicitat autorităților franceze să prezinte informații suplimentare. Autoritățile franceze au răspuns prin scrisoarea din 10 mai 2012.

(17) Prin scrisoarea din 10 aprilie 2013, Ryanair a trimis Comisiei două note redactate de societatea Oxera și o analiză realizată de Prof. dr. Damien P. McLoughlin. Prin scrisoarea din 3 mai 2013, Comisia a transmis aceste documente autorităților franceze în vederea prezentării de comentarii. Prin scrisoarea din 7 iunie 2013, autoritățile franceze au precizat că nu au comentarii.

([4]) La 14 aprilie 2008, Comisia a solicitat CCIPB o versiune neconfidențială a observațiilor acesteia. La 16 aprilie 2008, CCIPB a confirmat că observațiile sale nu conțineau date confidențiale care nu puteau fi comunicate autorităților franceze.

([5]) La 10 aprilie 2008, Comisia a solicitat AMS o versiune neconfidențială a observațiilor acesteia. La 19 mai 2008, AMS a transmis Comisiei versiunea neconfidențială a observațiilor sale.

([6]) Prin scrisoarea din 13 martie 2008, autoritățile franceze au solicitat o prelungire a termenului de transmitere a observațiilor privind decizia din 28 noiembrie 2007, termenul fiind acceptat de Comisie la 17 martie 2008.

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

([8]) La 14 mai 2012, CCIPB a confirmat că observațiile sale nu conțineau date confidențiale care nu puteau fi comunicate autorităților franceze.

([9]) La 1 mai 2012, societatea AMS a transmis Comisiei versiunea neconfidențială a observațiilor sale.

([10]) Ryanair a confirmat că observațiile nu conțineau date confidențiale.

(18) Prin scrisoarea din 14 noiembrie 2013, Comisia a solicitat autorităților franceze informații suplimentare.

(19) Prin scrisoarea din 16 decembrie 2013, Comisia a transmis autorităților franceze raportul consultantului, în vederea prezentării de comentarii. Autoritățile franceze nu au prezentat observații în termenul acordat.

(20) La 19 decembrie 2013, autoritățile franceze au solicitat prelungirea termenului care le-a fost acordat pentru a răspunde solicitării de informații din 14 noiembrie 2013. Comisia a acceptat prelungirea termenului până la 23 ianuarie 2014. În lipsa unui răspuns în acest termen, Comisia a transmis autorităților franceze o atenționare în acest sens prin scrisoarea din 24 ianuarie 2014, stabilind totodată un termen suplimentar de 10 zile lucrătoare. Autoritățile franceze au răspuns prin scrisoarea din 6 februarie 2014.

(21) Comisia a primit observații din partea Ryanair la 20 decembrie 2013, 17 ianuarie 2014 și 31 ianuarie 2014. Aceste observații suplimentare au fost transmise autorităților franceze prin scrisorile din 9 ianuarie 2014, 23 ianuarie 2014 și 4 februarie 2014. Prin scrisorile din 29 ianuarie 2014, 3 februarie 2014 și 21 mai 2014, autoritățile franceze au informat Comisia că nu au observații.

(22) La 24 februarie, 13 martie și 19 martie 2014, în urma adoptării Orientărilor privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene" ([11]) (denumite în continuare „noile orientări"), Comisia a invitat autoritățile franceze și părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la aplicarea noilor orientări în prezentul caz. La 19 martie 2014, autoritățile franceze și-au prezentat observațiile.

(23) În plus, la 15 aprilie 2014, a fost publicat un aviz în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([12]), prin care statele membre și părțile interesate sunt invitate să își prezinte observațiile, inclusiv, cu privire la acest caz, în lumina intrării în vigoare a noilor orientări. Societatea Air France, organizația neguvernamentală Transport & Environment și CCIPB și-au prezentat observațiile în termenul acordat. Prin scrisoarea din 28 mai 2014, Comisia a transmis autorităților franceze aceste observații. Prin scrisoarea din 6 iunie 2014, autoritățile franceze au informat Comisia că nu au observații.

(24) Prin scrisoarea din 27 februarie 2014, Comisia a solicitat autorităților franceze informații suplimentare. La 17 martie 2014, autoritățile franceze au solicitat prelungirea termenului care le-a fost acordat pentru a răspunde solicitării de informații din 27 februarie 2014. Comisia a acceptat prelungirea termenului până la 27 aprilie 2014. Autoritățile franceze au răspuns prin scrisoarea din 25 aprilie 2014 ([13]).

(25) Prin scrisoarea din 16 mai 2014, Comisia a solicitat autorităților franceze informații suplimentare. Autoritățile franceze au răspuns prin scrisoarea din 6 iunie 2014.

2. **INFORMAȚII GENERALE DESPRE AEROPORT**

(26) După cum se arată în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Aeroportul Pau-Pyrénées (denumit în continuare „aeroportul din Pau") este situat în departamentul Pyrénées-Atlantiques din regiunea Aquitaine.

(27) Aeroportul s-a aflat inițial în proprietatea statului, care a încredințat exploatarea acestuia Camerei de Comerț și Industrie din Pau-Béarn prin intermediul concesiunii de echipamente publice prevăzută până la 31 decembrie 2015 prin decretul interministerial din 12 martie 1965 (denumit în continuare „decretul din 1965"), la care este anexat un caiet de sarcini care stabilește, în special, obligațiile statului, respectiv ale CCIPB. Decretul interministerial și caietul de sarcini aferent concesiunii au fost modificate prin patru acte adiționale succesive.

(28) CCIPB face parte din rețeaua camerelor de comerț și industrie. În Franța, camerele de comerț și industrie sunt instituții publice cu caracter administrativ. În general, o cameră de comerț și industrie reprezintă interesele generale ale comerțului, ale industriei și ale serviciilor din raza sa teritorială. Atribuțiile și prerogativele camerelor de comerț și industrie se stabilesc prin lege și fac obiectul supravegherii financiare și administrative din partea statului, prin intermediul ministrului finanțelor și infrastructurii și al ministrului planificării și administrării teritoriale, care acționează în domeniile specifice de competență. Potrivit articolului R 712-2 din Codul comercial, „*Supravegherea camerelor de comerț și industrie regionale și a camerelor de comerț și industrie teritoriale este asigurată de către prefectul regional, asistat de către responsabilul regional cu finanțele publice*". Pentru aceste motive, este necesară înștiințarea Autorității de supraveghere cu privire la anumite categorii importante supuse deliberării care au fost stabilite de reglementările specifice (de exemplu, bugetul, recurgerea la împrumuturi, acordarea de garanții terților, cesiunile, achiziționarea sau extinderea participațiilor financiare în societăți civile sau comerciale etc.). Aceste acțiuni pot fi efectuate doar în cazul în care au fost transmise Autorității de supraveghere, care are dreptul de a se opune. La conducerea camerelor de comerț și industrie se află o adunare ai cărei membri sunt aleși dintre reprezentanții întreprinderilor aflate în raza teritorială a acestora.

([11]) JO C 99, 4.4.2014, p. 3.
([12]) JO C 113, 15.4.2014, p. 30.
([13]) Împreună cu această scrisoare, Franța a transmis, de asemenea, o notă din partea CCIPB, cu precizarea că autoritățile franceze nu împărtășesc observațiile pe care le cuprinde aceasta. În orice caz, nota respectivă reia, în esență, observațiile pe care CCIPB le comunicase deja în mod direct Comisiei.

(29) Gestionarea aeroportului din Pau face obiectul unei contabilități specifice, separată de contabilitatea generală a CCIPB.

(30) La 1 ianuarie 2007, în cadrul punerii în aplicare a articolului 28 din Legea 2004-809 din 13 august 2004 privind libertățile și responsabilitățile locale, statul a transferat dreptul de proprietate asupra aeroportului unui grup de colectivități locale, și anume sindicatul mixt al Aeroportului Pau-Pyrénées (denumit în continuare „sindicatul mixt"), ai cărui membri sunt Consiliul Regional Aquitaine, Consiliul General Pyrénées-Atlantiques, Comunitatea intercomunală Pau Porte des Pyrénées și 14 comunități ale comunelor. În acest scop s-a încheiat un acord între stat și sindicatul mixt, care a intrat în vigoare la 1 martie 2007. Acordul a fost modificat printr-un act adițional din 12 august 2009.

(31) Prin faptul că a devenit proprietarul aeroportului, sindicatul mixt a preluat rolul de autoritate concedentă deținut anterior de stat. Acesta a preluat, în conformitate cu dispozițiile articolului 28-VI-2° din legea din 13 august 2004 menționată anterior, contractele anterioare și, în special, contractul de concesiune încheiat cu CCIPB. Prin urmare, CCIPB a rămas operatorul aeroportuar atât înainte, cât și după transferul proprietății către sindicatul mixt.

(32) Aeroportul primește atât aeronave civile, cât și aeronave militare. Tabelul următor prezintă numărul total de pasageri care au utilizat aeroportul în perioada 2000-2013, la plecare și la sosire.

Tabelul 1

Traficul la aeroportul din Pau (număr de pasageri) în perioada 2000-2013

Anul	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

Sursa: date furnizate de Autoritățile franceze și site-ul CCIPB.

(33) Ryanair și-a început activitatea pe aeroportul din Pau în aprilie 2003. În perioada analizată (2003-2011), Ryanair a operat rute către Londra, Charleroi, Bristol și Beauvais.

(34) În 2010, zborurile efectuate de Ryanair au reprezentat aproximativ 16 % din numărul de pasageri ai aeroportului. La 1 aprilie 2011, Ryanair a încetat operațiunile de zbor de la aeroportul din Pau, ca urmare a expirării obligațiilor sale contractuale cu aeroportul.

(35) În afară de Ryanair, principala societate comercială care utilizează aeroportul din Pau este compania Air France. Aceasta operează majoritatea zborurilor cu plecare din Pau și reprezintă cea mai mare parte a traficului acestui aeroport (aproximativ 80 % din totalul pasagerilor).

(36) În perioada analizată, aeroportul a fost utilizat și de alte companii aeriene, în special de Transavia CV (denumită în continuare „Transavia"), o filială a grupului Air France KLM.

3. MĂSURILE CARE AU FĂCUT OBIECTUL DECIZIEI DE INIȚIERE A PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE ȘI RAPORTUL CONSULTANTULUI

(37) Măsurile care au făcut obiectul deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare se refereau, printre altele, la operarea rutei dintre aeroportul din Pau și Aeroportul Londra-Stansted. Pe de o parte, era vorba de contractul de servicii de marketing încheiat de CCIPB cu AMS în 2005 și, pe de altă parte, de contractul de servicii aeroportuare încheiat de CCIPB cu Ryanair la aceeași dată. Cele două contracte menționate anterior (denumite în continuare „contractele din 2005"), au fost semnate la 30 iunie 2005 și au fost încheiate pentru o perioadă de cinci ani, cu posibilitatea de a fi prelungite pentru o perioadă suplimentară de cinci ani.

3.1. *CONTRACTELE DIN 2005 ÎNCHEIATE CU AMS ȘI RYANAIR*

3.1.1. CONTRACTUL DE SERVICII DE MARKETING ÎNCHEIAT CU AMS PENTRU RUTA PAU-LONDRA STANSTED

(38) AMS este o filială a companiei Ryanair care dispune de o licență exclusivă pentru propunerea de servicii de marketing pe site-ul companiei Ryanair www.ryanair.com. În contractul de servicii de marketing pe internet încheiat cu AMS (denumit în continuare „contractul de servicii de marketing din 2005", notificat de către Autoritățile franceze, se precizează următoarele: „prezentul contract se bazează pe angajamentul companiei Ryanair cu privire la operarea zilnică a unei rute între Pau și Londra (Stansted)" (articolul 1. Obiectul contractului de servicii de marketing este „de a stabili condițiile în care Airport Marketing Services va furniza CCIPB servicii de marketing specifice destinate promovării diferitelor puncte de interes turistic și de afaceri din regiunea Pau și Béarn", precizându-se totodată că „principalul instrument pentru furnizarea serviciilor de marketing în conformitate cu prezentul contract este site-ul web http://www.ryanair.com, care permite vizarea directă a potențialilor pasageri ai companiei aeriene low-cost Ryanair" (articolul 1.1).

(39) Contractul de servicii de marketing din 2005 stabilește modalitățile în care AMS efectuează anumite prestații publicitare pe site-ul companiei Ryanair ([14]). Toate aceste servicii se bazează pe:

— „un spațiu corespunzător pe pagina aferentă destinației Pau a site-ului http://www.ryanair.com pentru cinci (5) paragrafe de 150 de cuvinte la secțiunea «Airport Marketing Services Top Five Things To Do» (5 lucruri care nu trebuie ratate în Pau) (costurile pentru un paragraf pe an potrivit grilei tarifare: 20 000 EUR)";

— „un spațiu corespunzător pe bara din dreapta a paginii aferente destinației Pau a site-ului http://www.ryanair.com pentru prezența unui (1) link către site-ul web desemnat de către CCIPB (costurile aferente unui link pe an, potrivit grilei tarifare: 15 000 EUR)";

— „un spațiu corespunzător în secțiunea «Top Five Things To Do» de pe pagina aferentă destinației Pau a site-ului http://www.ryanair.compentru șapte (7) link-uri către site-urile desemnate de CCIPB (costurile unui link pe an, potrivit grilei tarifare: 10 000 EUR)";

— „45 (patruzeci și cinci) de zile pe an de prezență a unui link către site-ul web desemnat de către CCIPB pe pagina principală în limba engleză a site-ului http://www.ryanair.com (costurile pe zi, potrivit grilei tarifare: 6 000 EUR) (articolul 3)".

(40) Pe baza acestui contract, CCIPB s-a angajat să plătească 437 000 EUR pe an către AMS în fiecare an, pe toată durata contractului.

3.1.2. CONTRACTUL DE SERVICII AEROPORTUARE ÎNCHEIAT CU RYANAIR PENTRU RUTA PAU-LONDRA STANSTED

(41) Contractul de servicii aeroportuare (denumit în continuare „contractul de servicii aeroportuare din 2005") încheiat cu Ryanair stabilește modalitățile de punere la dispoziția transportatorului a infrastructurii aeroportului din Pau, în ceea ce privește, în special, serviciile de handling la sol, precum și punerea la dispoziție de spații rezervate. Contractul se referă la ruta Londra Stansted–Pau, lansată în aprilie 2003. Acesta înlocuiește contractul inițial încheiat la 28 ianuarie 2003, anulat de către Tribunalul administrativ din Pau la 3 mai 2005.

(42) Obiectul acestui contract este de „a stabili atât condițiile de operare, cât și condițiile financiare în care Ryanair se angajează să introducă și să asigure zboruri comerciale internaționale dinspre și spre aeroport. De asemenea, contractul […] definește condițiile de aterizare, de asistență și celelalte servicii prestate propuse companiei Ryanair de către aeroport" (articolele 1.1 și 1.2).

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

(43) În conformitate cu articolul 4 din contractul de servicii aeroportuare din 2005, Ryanair va asigura servicii aeriene regulate și zilnice pe ruta Londra-Pau și va plăti către aeroport tarifele prezentate în detaliu la articolele 7.1 (tarife aeronautice reglementate) și 7.2 (tarife aeronautice nereglementate).

3.2. *RAPORTUL CONSULTANTULUI*

(44) În raportul său, consultantul a analizat, printre altele, natura serviciilor de marketing și detaliile privind serviciile aeroportuare care au făcut obiectul contractelor încheiate de CCIPB cu companii aeriene, printre care s-au aflat și contractele din 2005 pe care le-a încheiat cu Ryanair și AMS ([15]).

3.2.1. CONTRACTELE DE SERVICII DE MARKETING ÎNCHEIATE CU RYANAIR ȘI AMS

(45) Consultantul a făcut o sinteză a tuturor contractelor de servicii de marketing ale aeroportului din Pau care au fost încheiate de CCIPB cu Ryanair și AMS, între 2003 și 2008, dintre care doar contractele din 2005 au făcut obiectul deciziei de inițiere.

(46) Printre altele, consultantul:

— a verificat în ce măsură tarifele stabilite în contractele de servicii de marketing au corespuns tarifelor publicate online pe site-ul AMS (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Potrivit consultantului, tarifele indicate pe site-ul AMS corespund tarifelor stabilite în contractul de servicii de marketing din 2005;

— a analizat corelarea între sumele facturate de AMS și nivelul de activitate al companiei Ryanair la Pau. Potrivit consultantului, tarifarea serviciilor de marketing pare să depindă de evoluția numărului de zboruri efectuate;

— a comparat serviciile furnizate CCIPB de către AMS cu alte servicii de marketing pe internet oferite în mod obișnuit și în mod similar.

(47) Consultantul și-a exprimat îndoielile cu privire la interesul pe care îl prezintă pentru CCIPB semnarea unui contract pentru achiziția unor astfel de servicii de marketing, din motivele prezentate în continuare. În primul rând, site-ul companiei Ryanair ar fi, în esență, un site de vânzări de bilete, și nu un site general de vânzare de călătorii. Potrivit consultantului, site-ul Ryanair pare astfel, înainte de toate, comparabil cu site-urile altor companii aeriene care găzduiesc, în general, doar un număr redus de mesaje publicitare plătite și pe care aeroporturile nu își fac reclamă. În al doilea rând, consultantul observă că aeroporturile nu pot fi comparate cu celelalte entități care și-ar putea face reclamă pe site-urile unor companii aeriene precum Ryanair, în măsura în care serviciile furnizate de aeroport pasagerilor companiei Ryanair sunt, prin natura lor, inseparabile de serviciile companiei Ryanair în sine, spre deosebire de serviciile auxiliare precum cazarea sau închirierea de mașini. În cele din urmă, consultantul pune în discuție, în general, caracterul rațional al comportamentului unor aeroporturi care și-ar cheltui propriile fonduri în beneficiul unor companii aeriene pentru a atrage clienți pentru zborurile deservite, chiar dacă acești pasageri suplimentari ar aduce profit în mod direct companiilor aeriene respective.

(48) Din aceste motive, consultantul concluzionează că publicarea de reclame de către un aeroport pe site-ul companiei Ryanair prezintă doar un interes comercial redus pentru acesta.

(49) Pe de altă parte, potrivit consultantului, chiar dacă ar prezenta un astfel de interes, acesta nu este măsurat nici de către aeroport, nici de către Ryanair. Consultantul observă, de asemenea, că informațiile de marketing prezente pe site-ul companiei Ryanair sunt destul de restrânse și de o complexitate redusă și că, în cazul în care publicitatea ar fi fost considerată eficace (fie de către aeroport, fie de către Ryanair), s-ar fi pus în aplicare investiții pentru îmbunătățirea calității și a aspectului acesteia. Consultantul deduce astfel că valoarea comercială a serviciilor de marketing nu are o importanță crucială pentru părțile contractante.

(50) Pe de altă parte, în opinia consultantului, regiunea de destinație ar putea beneficia într-adevăr de servicii de publicitate care să încurajeze clienții companiei Ryanair să petreacă mai mult timp acolo sau să consume mai mult odată ajunși la fața locului. Cu toate acestea, consultantul consideră că, având în vedere semnarea contractului între CCIPB și Ryanair sau filiala sa, eventualele avantaje de care beneficiază Regiunea trebuie să fie excluse din analiza contractului.

(51) Potrivit consultantului, discrepanța între caracterul foarte volatil al pieței de marketing online și grila tarifară fixă a societății AMS ridică, printre altele, semne de întrebare cu privire la scopul real al acestei inițiative. În opinia companiei Ryanair, acordul cu AMS este opțional, iar organismele de administrare a aeroporturilor nu l-ar semna dacă acesta nu ar avea o valoare comercială. Cu toate acestea, consultantul își pune întrebări cu privire la presiunea exercitată de Ryanair cu ocazia negocierilor cu aeroportul în legătură cu operarea rutelor aeriene, în special atunci când mai multe aeroporturi învecinate (de exemplu, Tarbes și Biarritz pentru Pau) s-au aflat în concurență pentru primirea companiei Ryanair.

([15]) În raportul său, consultantul a analizat diferite contracte de servicii de marketing încheiate între CCIPB și Ryanair și AMS, și contractul încheiat cu Transavia în perioada cuprinsă între 2002 și 2008, contractele de servicii aeroportuare încheiate între 2002 și 2005, rezultatele financiare ale aeroportului între 2002 și 2007 și impactul rutei Pau-Londra Stansted operate de Ryanair asupra conturilor aeroportului în perioada 2003-2008. Prin urmare, acest raport are o sferă de cuprindere mai mare decât decizia de inițiere.

(52) În opinia consultantului, din toate aceste elemente rezultă că strategia companiei Ryanair care stă la baza încheierii de contracte de servicii de marketing este de a obține o subvenție din partea aeroportului, în scopul de a-și menține prețurile la un nivel scăzut.

3.2.2. CONTRACTELE DE SERVICII DE MARKETING ÎNCHEIATE CU TRANSAVIA

(53) Consultantul a analizat, de asemenea, un contract de servicii de marketing încheiat între CCIPB și compania aeriană Transavia în 2006. Acest contract nu a făcut obiectul deciziei de inițiere.

3.2.3. CONTRACTELE DE SERVICII AEROPORTUARE

(54) Consultantul a efectuat o analiză a diverse contracte de servicii aeroportuare semnate între CCIPB și diferitele companii aeriene (și anume Ryanair, Air France și Transavia) în perioada cuprinsă între 2003 și 2005.

(55) Potrivit consultantului, prețurile serviciilor aeroportuare evoluează după cum urmează: prețul aferent tarifelor reglementate (tarifele pentru balizaj, aterizare, staționare și pentru pasageri) rezultă dintr-o grilă tarifară aplicabilă tuturor companiilor aeriene. Nivelul aplicabil fiecărui tarif este actualizat în fiecare an prin intermediul unei rate care depinde de negocierile din cadrul comisiei consultative economice a aeroportului. Potrivit consultantului, nu pot exista, în consecință, diferențe între companiile aeriene în ceea ce privește stabilirea tarifelor pentru serviciile reglementate.

(56) Potrivit consultantului, prețul aferent tarifelor nereglementate (serviciile de asistență aeroportuară) diferă de la o companie aeriană la alta și este rezultatul negocierilor comerciale bilaterale.

(57) Consultantul a elaborat o comparație între serviciile nereglementate facturate către Ryanair și aceleași servicii facturate către alte companii aeriene (Air France și Transavia). Comparația s-a bazat atât pe natura serviciului, cât și pe prețul aplicat.

(58) Consultantul a constatat că serviciile de asistență prevăzute în contractele celor două companii par a fi îndeplinite corespunzător și că există o diferență semnificativă cu privire la natura serviciilor oferite diferitelor companii. În fapt, compania Air France beneficiază de un ansamblu de servicii mai cuprinzător. În plus, Ryanair beneficiază, de asemenea, de tarife forfetare mai restrânse (dar pentru o activitate de mai mare amploare) decât Transavia.

(59) Cu toate acestea, potrivit consultantului, care a comparat nivelul tarifelor aplicate în mod forfetar companiilor Ryanair și Transavia și nivelul tarifelor aplicate companiei Air France în raport cu servicii comparabile, pentru un serviciu comun comparabil, Ryanair beneficiază de un nivel mai mic ([…] (*) EUR) decât cel aplicat companiilor Air France ([…] EUR) sau Transavia ([…] EUR). Prețul plătit ar fi de aproximativ […]% din cel plătit de celelalte companii.

(60) Potrivit autorităților franceze, comparația dintre serviciile aeroportuare – serviciile nereglementate – efectuată de către consultant nu sintetizează în mod corect rezultatele diferitelor negocieri purtate de CCIPB. Autoritățile franceze menționează câteva exemple care justifică această tarifare, în special atunci când Ryanair nu beneficiază de anumite servicii oferite companiei Air France.

4. MĂSURILE CARE AU FĂCUT OBIECTUL DECIZIEI DE EXTINDERE A PROCEDURII

(61) Comisia a considerat că era necesar să se extindă procedura oficială de investigare și să se analizeze toate contractele încheiate de CCIPB cu AMS și Ryanair, pe tot parcursul perioadei în care Ryanair și-a desfășurat activitatea pe aeroportul din Pau (2003-2011) pentru a stabili în ce măsură contractele pe care CCIPB le-a încheiat cu Ryanair și AMS implicau ajutoare de stat.

(62) De asemenea, Comisia a decis să extindă procedura oficială de investigare la contractul pe care CCIPB l-a semnat cu compania aeriană Transavia la 23 ianuarie 2006, precum și la diversele contribuții financiare ale unor entități publice în beneficiul aeroportului în perioada analizată, o listă a acestora fiind transmisă Comisiei de către autoritățile franceze prin scrisoarea din 30 mai 2011.

(63) Aceste măsuri sunt detaliate în secțiunile 4.1-4.3 de mai jos.

(*) informații confidențiale

4.1. *CONTRACTELE ÎNCHEIATE ÎNTRE CCIPB ȘI RYANAIR ȘI AMS*

(64) Decizia de extindere a procedurii acoperă diferite contracte încheiate de CCIPB cu Ryanair și AMS întreprinderi între 2003 și 2011.

4.1.1. CONTRACTUL DIN 28 IANUARIE 2003

(65) Contractul semnat la 28 ianuarie 2003 a fost încheiat direct între CCIPB și Ryanair (și nu cu societatea AMS). Acest contract cuprinde dispoziții referitoare la serviciile aeroportuare și la serviciile de marketing.

(66) Articolul 2 din contract menționează obligațiile companiei Ryanair față de CCIPB, precum și cuantumul aferent tarifelor de aeroport. Articolul 3 din contract precizează obligațiile CCIPB și afirmă, printre altele, că aceasta trebuie, pe cheltuiala sa în întregime și în următorii termeni:

(a) „să furnizeze sau să asigure furnizarea serviciilor de terminal/infrastructuri aeroportuare pentru serviciile descrise mai pe larg în Anexa A la prezentul document;

(b) să exercite funcțiile descrise mai pe larg în Anexa B la prezentul document în domeniul relațiilor publice și al comercializării;

(c) să efectueze plata către Ryanair a unei sume forfetare de optzeci de mii de euro (80 000 EUR) pentru lansarea acestei noi rute după semnarea contractului;

(d) având în vedere promovarea de care a beneficiat aeroportul din Pau ca urmare a linkurilor internet furnizate CCIPB pe site-ul companiei Ryanair, a publicității în presa scrisă pentru prețurile scăzute practicate dinspre și spre aeroportul din Pau și a altor mijloace precum publicitatea la radio, televiziune și în aer liber, la alegerea companiei Ryanair, să efectueze plata către Ryanair a sumei de unsprezece euro (11 EUR) pentru fiecare pasager care pleacă din aeroportul din Pau pentru servicii, lunar, la scadență, și/sau prin deducerea plăților datorate CCIPB de către Ryanair, în temeiul dispozițiilor articolului 2 litera (b) de mai sus, plafonul fiind stabilit la patru sute de mii de euro (400 000 EUR) pe an pentru fiecare rotație zilnică a serviciilor;

(e) prezentul acord este valabil doar pentru ruta Pau-Londra având ca bază minimă un zbor pe zi și 364 de zile pe an. În cazul în care ruta Pau-Londra se va dezvolta în așa măsură încât să se poată propune mai multe curse pe zi, CCIPB nu va plăti niciun supliment. În cazul în care, de comun acord, s-ar deschide alte rute către Germania, Belgia, Irlanda sau Italia, prezentul acord ar fi reluat și s-ar plăti pentru lansarea acestora același cuantum de optzeci de mii de euro (80 000 EUR), plafonat la o sumă de patru sute de mii de euro (400 000 EUR) pe an, calculată la o bază de 11 euro (11 EUR) pentru fiecare pasager care pleacă. Fiecare nouă rută va face obiectul unui nou acord sau al unui act adițional la prezentul acord […]”.

(67) Anexa A la acord prezintă o listă de servicii de handling la sol și de servicii conexe care se aplică zborurilor operate de Ryanair. Anexa B cuprinde dispoziții privind funcțiile de relații publice, de vânzare și de comercializare la nivelul aeroportului. În partea referitoare la vânzări și la comercializare se menționează, printre altele:

„Aeroportul îi oferă companiei Ryanair sprijin și asistență pentru misiunile acesteia care vizează vânzările periodice în zona pe care o deservește aeroportul, cum ar fi punerea la dispoziție gratuită a unui birou, a unei linii telefonice și a unui fax pentru echipa companiei Ryanair. Aeroportul analizează toate opțiunile de publicitate (publicitate exterioară, în ziare, la televizor, la radio etc.) pe care le consideră interesante pentru Ryanair în regiune…”.

(68) Acest contract a fost anulat de Tribunalul administrativ din Pau la 3 mai 2005 ([16]) din următoarele motive:

un „dezechilibru […] care s-a manifestat între angajamentele reciproce ale părților la convenție, având în vedere caracterul neclar al obligațiilor ce îi revin companiei Ryanair Limited în ceea ce privește acțiunile de promovare turistică în străinătate a orașului Pau și faptul că nu se prevede nici măcar o rambursare parțială a sumelor plătite în caz de neîndeplinire a obiectivelor stabilite, conduce la considerarea deciziei atacate drept un ajutor financiar în beneficiul societății Ryanair Limited”.

„decizia care face obiectul litigiului, prin care se aprobă convenția care instituie un ajutor financiar în favoarea societății Ryanair Limited este, în lipsa notificării prealabile a Comisiei Comunităților Europene cu privire la decizia respectivă, ilegală și trebuie anulată”.

([16]) Tribunalul administrativ din Pau, 3 mai 2005, *Air Méditerranée*. Tribunalul administrativ din Pau a pronunțat o hotărâre ca urmare a unei plângeri depuse în septembrie 2003 de către Air Méditerranée, o companie aeriană charter care operează pe aeroportul din Tarbes, aflat în vecinătatea aeroportului din Pau. Air Mediterranée era de părere că i s-au adus prejudicii prin ceea ce aceasta considera drept o concurență neloială în raport cu propriile rute între Londra și sud-vestul Franței.

(69) Tribunalul administrativ din Pau a amintit, în hotărârea sa din 3 mai 2005, că CCIPB, care administrează aeroportul din Pau, se angajase să plătească „fără contrapartidă" 80 000 EUR către Ryanair pentru deschiderea rutei Londra Stansted-Pau în 2003. CCIPB se angajase totodată să plătească către Ryan 11 EUR pentru fiecare pasager până la un plafon anual de 400 000 EUR, „în schimbul unor acțiuni menite să pună în valoare orașul Pau". Tribunalul a concluzionat, din acest motiv, că respectiva convenție constituie „un ajutor financiar în beneficiul companiei Ryanair".

(70) Acest contract din 2003 a fost astfel înlocuit cu cele două contracte din 2005 care fac obiectul deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare.

4.1.2. CONTRACTELE DIN 2005 ([17])

(71) Contractele din 2005 au fost analizate de către Camera regională de conturi din Aquitaine („Chambre régionale des comptes d'Aquitaine") (denumită în continuare „CRC").

(72) Raportul CRC care cuprinde observațiile finale cu privire la CCIPB a fost adoptat la 19 octombrie 2006 și se referă la exercițiile financiare 2001 și următoarele. O parte din acest raport se referă la „ajutorul oferit unei companii aeriene low-cost" (capitolul 3 din raport). Înaintea prezentării acestui raport, CRC a efectuat o analiză a contractului de servicii de marketing. În raportul său, CRC a formulat, printre altele, următoarele observații:

„CCI (…) a recurs, pentru a eluda efectele hotărârii instanței administrative [care concluziona că, drept urmare a convenției din 2003 încheiate cu societatea Ryanair, s-a creat un ajutor de stat ilegal], la o nouă construcție juridică."

„societatea AMS nu este nimic altceva decât o ramificație a companiei Ryanair, condusă de doi membri ai personalului de conducere de nivel superior al companiei Ryanair."

„pentru a relua raționamentul utilizat de instanța administrativă (TA din Strasburg, 24 iulie 2003, societatea Brit Air/CCI din Strasbourg și Bas-Rhin, CAA din Strasburg, 18 decembrie 2003, CCI din Strasbourg și Bas-Rhin/societatea Brit Air), dezechilibrul dintre angajamentele părților la convenție este evident. Publicitatea pe site-ul său aduce beneficii și companiei Ryanair și nu poate constitui o contrapartidă directă în raport cu angajamentele financiare luate de camera de comerț] [CCIPB]".

(73) În raportul observațiilor se constată un „dezechilibru […] care s-a manifestat între angajamentele reciproce ale părților la convenție."

(74) În raport se menționează că, în pofida argumentelor prezentate de societatea AMS și de Ryanair, CRC „își menține poziția". Aceasta concluzionează după cum urmează:

„sub rezerva evaluării de către instanța competentă, CRC consideră că această convenție de prestări de servicii reprezintă, de fapt, un ajutor financiar pentru Ryanair și că este ilegală, deoarece ajutorul respectiv nu a fost notificat în prealabil Comisiei."

(75) De asemenea, raportul abordează problematica eficacității ajutorului (capitolul 3.2) și a eficienței acestuia (capitolul 3.3). Raportul menționează că impactul economic al liniei aeriene Pau-Londra Stansted asupra regiunii Béarn este incontestabil:

„Obiectivul stabilit în 2003, și anume de 50 000 de pasageri care pleacă din Londra a fost aproape atins încă din al doilea an de operare. Potrivit unui studiu realizat de CCI în 2005, impactul economic al liniei aeriene s-ar ridica la aproape 8 milioane EUR anual. S-a instituit un grup reprezentativ pentru activitățile economice legate de turism pentru a măsura acest impact. Aproximativ 700 de profesioniști din regiunea Béarn au fost întrebați cu privire la ponderea clienților britanici în cifra lor de afaceri. Ponderea liniei aeriene în raport cu numărul total de turiști britanici în Béarn a fost evaluată pe baza unei anchete referitoare la pasageri și a datelor furnizate de comitetul departamental de turism."

(76) În ceea ce privește eficiența ajutorului, raportul menționează că „în 2004, costul total al liniei aeriene suportat de CCI, care ia în considerare veniturile generate de această activitate, este estimat la aproximativ 360 000 €."

(77) CRC pune sub semnul întrebării posibilitatea CCIPB de a obține aceleași rezultate în cazul dezvoltării economice a Béarn în condițiile acordării unui ajutor financiar mai scăzut companiei aeriene Ryanair. În acest context, raportul face trimitere la criteriile de compatibilitate prevăzute în Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale ([18]) din 2005 (denumite în continuare „Orientările din 2005"). Raportul concluzionează, în acest sens, că respectivele criterii nu sunt îndeplinite.

([17]) Aceste contracte făceau deja obiectul deciziei de inițiere – a se vedea secțiunea 3.1.
([18]) JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

4.1.3. CONTRACTELE ÎNCHEIATE ÎNTRE AEROPORT ȘI RYANAIR ȘI AMS DUPĂ 2005

(78) Potrivit autorităților franceze, există următoarele contracte sau acte adiționale la contractele din 2005 încheiate între CCIPB și Ryanair și AMS după 2005, astfel:

— in contract de servicii de marketing încheiat la 25 septembrie 2007 pentru o perioadă inițială de cinci ani de la data semnării sale, cele două părți convenind „să se întâlnească pentru a discuta cu privire la continuarea cooperării între CCIPB și AMS" cu cel puțin șase luni înainte de expirarea perioadei inițiale. Promovarea în cauză este legată de operarea unei rute Pau-Charleroi cu o frecvență de trei zboruri pe săptămână pe parcursul unui an complet de operare. În schimbul unui link către site-ul indicat de CCIPB pe versiunile belgiană și neerlandeză ale paginii principale a site-ului companiei Ryanair (www.ryanair.com), CCIPB plătește companiei AMS suma de […] EUR pe an. Deschiderea rutei a avut loc la 30 octombrie 2007. Acest contract a fost modificat ca urmare a unui schimb de scrisori din 16 iunie 2009 care a dus eforturile de promovare la […] EUR începând cu 1 ianuarie 2009, fără modificarea serviciilor;

— un act adițional la contractul de servicii aeroportuare din 2005, act încheiat sub forma unei scrisori din data de 25 septembrie 2007 prin care CCIPB acceptă aplicarea condițiilor stabilite în contractul de servicii aeroportuare din 2005 pentru ruta Pau-Charleroi pentru o perioadă de cinci ani;

— un act adițional la contractul de servicii aeroportuare din 2005, act încheiat sub forma unei scrisori din data de 17 martie 2008 prin care CCIPB acceptă aplicarea condițiilor stabilite în contractul de servicii aeroportuare din 2005 pentru ruta Pau-Bristol pentru o perioadă de un an;

— un contract de servicii de marketing încheiat la 31 martie 2008 pentru perioada cuprinsă între 16 mai 2008 și 13 septembrie 2008, cele două părți convenind „să se întâlnească pentru a discuta cu privire la continuarea cooperării între CCIPB și AMS cu cel puțin trei luni înainte de expirarea perioadei inițiale". Acțiunile de promovare prevăzute de acest contract sunt legate de angajamentul companiei Ryanair privind operarea unei rute Pau-Bristol cu o frecvență de trei zboruri pe săptămână pe parcursul aceleiași perioade. În schimbul unui link către site-ul indicat de CCIPB pe versiunea engleză a paginii principale a www.ryanair.com, prezent timp de 8 zile, CCIPB îi plătește societății AMS suma de […] EUR;

— prin deliberarea din 15 iunie 2009, CCIPB își autorizează președintele să modifice valoarea contractului de servicii de marketing din 2005 prin limitarea acesteia la suma de […] EUR pentru anul 2009, ca urmare a reducerii numărului de zboruri planificate de Ryanair pe ruta Pau-Londra la 211 zboruri;

— un act adițional la contractul de servicii aeroportuare din 2005 sub forma unei scrisori din data de 16 iunie 2009prin care CCIPB acceptă aplicarea condițiilor stabilite în contractul de servicii aeroportuare din 2005 pentru ruta Pau-Bristol pentru sezonul de vară 2009;

— un contract de servicii de marketing încheiat la 16 iunie 2009 pentru perioada cuprinsă între 1 aprilie 2009 și 24 octombrie 2009 care se putea prelungi sub rezerva unui acord cu trei luni înainte de expirarea acestuia. Acțiunile de promovare prevăzute de acest contract sunt legate de operarea unei rute Pau-Bristol cu o frecvență de 2 zboruri pe săptămână în cadrul unui program estimativ de 60 de zboruri pe parcursul aceleiași perioade. În schimbul unui link internet către site-ul indicat de CCIPB pe versiunea engleză a paginii principale a www.ryanair.com, prezent timp de 9 zile, CCIPB îi plătește societății AMS suma de […] EUR. Operarea rutei a încetat în octombrie 2009;

— un contract de servicii de marketing încheiat la 28 ianuarie 2010, „pentru o perioadă inițială care începe la data semnării sale și se încheie la un an de la data lansării liniilor de zbor" și care putea fi „prelungit pentru o perioadă suplimentară de un an". Activitățile de promovare prevăzute de acest contract sunt legate de deservirea rutei Pau-Londra Stansted începând cu 30 martie 2010, cu o frecvență de trei zboruri pe săptămână pentru un minim de 220 de zboruri, a rutei Pau-Charleroi începând cu aceeași dată, cu o frecvență de trei zboruri pe săptămână pentru un minim de 100 de zboruri, și a rutei Pau-Beauvais începând din aprilie 2010, cu o frecvență de trei zboruri pe săptămână pentru un minim de 100 de zboruri. În schimbul unui link către site-ul indicat de CCIPB pe versiunile engleză, belgiană, neerlandeză și franceză ale paginii principale a site-ului www.ryanair.com pe parcursul unei perioade de 25 sau 45 de zile, CCIPB îi plătește societății AMS suma de […] EUR.

(79) Serviciile propuse de AMS, precum și condițiile financiare aferente acestora sunt menționate la articolul 3 din diferitele contracte de servicii de marketing. Potrivit autorităților franceze, evoluția sumelor plătite societății AMS depinde de semnarea unor noi contracte referitoare la noile rute deservite (Charleroi, Bristol) și de modificările aduse programelor estimative ale zborurilor, în special pe ruta Pau-Londra Stansted. După contractele din 30 iunie 2005 și 25 septembrie 2007 reînnoite, s-a încheiat un nou contract ținându-se seama de toate rutele deservite începând cu 30 martie 2010.

(80) Potrivit autorităților franceze, nu s-a încheiat niciun nou contract de servicii aeroportuare după expirarea în aprilie 2010, a contractului de servicii aeroportuare din 2005. Prin urmare, sistemul de tarifare aplicat companiei Ryanair în perioada aprilie 2010 – aprilie 2011 era cel adoptat în cadrul comisiei consultative economice pentru tarifele reglementate și cel prevăzut în contractul din 2005 pentru serviciile de handling la sol, dat fiind că negocierile pentru un nou contract nu au dus la un acord. Autoritățile franceze au precizat că doar serviciile de marketing au făcut obiectul unui nou contract.

(81) Potrivit autorităților franceze, liniile Pau-Londra, Pau-Charleroi și Pau-Beauvais care fac obiectul contractului de servicii aeroportuare au fost deschise la 30 martie 2010, în ceea ce privește primele două linii, și în aprilie 2010, în ceea ce privește cea de a treia linie. Prin urmare, scadența perioadei inițiale era cea aferentă programului de iarnă 2010/2011. Prin scrisoarea din 14 februarie 2011, CCIPB, *„constatând că nu s-a prelungit contractul pentru o perioadă suplimentară de un an, în termenul stabilit”* a solicitat societății AMS *„să ia în considerare expirarea automată a contractului la 1 aprilie 2011”*.

(82) În scrisorile din 30 mai 2011 și din 10 mai 2012, autoritățile franceze au prezentat o situație a sumelor plătite societății AMS (sau companiei Ryanair, pentru contractul din 28 ianuarie 2003) de către CCIPB și celelalte entități publice în perioada 20032011. Valoarea totală a plăților efectuate între 2003 și 2011 a fost de [4-6] milioane EUR în temeiul contractelor menționate în considerentele 64-81. Valoarea exactă a sumelor plătite de către CCIPB și de către celelalte entități publice societății AMS (sau companiei Ryanair) se regăsește în tabelul 2 de mai jos.

Tabelul 2

Subvenții acordate societății AMS sau Ryanair pentru fiecare linie operată

(mii EUR)

Subvenție pentru AMS sau Ryanair per linie operată	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Pau-Londra	[…]	[…]	[…]	437	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Charleroi					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pau-Bristol						[…]	[…]			[…]
Pau-Beauvais								[…]	[…]	[…]
Total plăți efectuate către AMS sau Ryanair	[…]	[…]	[…]	**437**	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	**[4 000-6 000]**

Sursa: Scrisori din partea Franței din 30 mai 2011 și din 10 mai 2012 ([1]).

([1]) Pentru 2011, în lipsa unei alocări precise între diferitele rute, Comisia a distribuit suma totală între diferitele rute în proporții identice celor observate pentru anul 2010.

4.2. *CONTRACTUL ÎNCHEIAT ÎNTRE CCIPB ȘI TRANSAVIA*

(83) CCIPB a semnat un contract cu compania aeriană Transavia la 23 ianuarie 2006. Contractul a fost încheiat pentru o perioadă de 3 ani începând cu 26 aprilie 2006, data deschiderii rutei Pau-Amsterdam, și putea fi reînnoit pentru o perioadă suplimentară de 2 ani. Acesta a fost reînnoit tacit în aprilie 2009, dar a fost reziliat în octombrie 2009, ca urmare a deciziei companiei Transavia de a își înceta serviciile.

(84) Acest contract prevede plăți pentru servicii de marketing în valoare de 250 000 EUR pentru primii doi ani, pentru un număr de 156 de zboruri pe an la plecarea de pe aeroport. În cazul în care numărul de zboruri este mai mic de 156 pe an, plata trebuie să fie ajustată în mod proporțional. Pentru al treilea an, plata este de […] EUR pentru fiecare pasager care pleacă de pe aeroport (pentru un plafon anual de […] EUR).

(85) Contractul prevede, de asemenea, o opțiune de reînnoire pentru o perioadă suplimentară de doi ani, care presupune plata unei sume de […] EUR pentru fiecare pasager care pleacă de pe aeroport pentru al patrulea an și de […] EUR pentru fiecare pasager care pleacă de pe aeroport pentru al cincilea an.

(86) Contractul a determinat efectuarea de către CCIPB a unor plăți către Transavia în valoare totală de [700 000-900 000] EUR pentru serviciile de marketing prestate de aceasta din urmă între 26 aprilie 2006 și 29 octombrie 2009.

4.3. *CONTRIBUȚII FINANCIARE DIN PARTEA A DIFERITE ENTITĂȚI PUBLICE PENTRU AEROPORTUL DIN PAU*

(87) În scrisoarea din 30 mai 2011, autoritățile franceze au prezentat Comisiei o situație a tuturor subvențiilor acordate aeroportului din resurse publice. Măsurile care fac obiectul extinderii procedurii sunt descrise în considerentele 88-107. Potrivit autorităților franceze, aeroportul nu beneficiază de finanțări din partea statului sau de ajutoare publice menite să echilibreze activitatea de operare a aeroportului.

(88) În vederea evaluării acestora în temeiul dispozițiilor aplicabile cu privire la ajutoarele de stat, este necesar să se facă deosebirea între subvențiile „pentru investiții" plătite de diferite entități publice și subvențiile acordate de către stat pentru a acoperi costurile care țin, potrivit autorităților franceze, de atribuțiile de autoritate publică.

Tabelul 3

Aeroportul Pau Pyrénées Contribuții financiare primite de aeroport de la diverse entități publice în perioada 2000-2010

(mii EUR)

Natura subvenției	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Subvenție din partea statului FIATA (atribuții de autoritate publică)			396		11		400	300				1 107
Subvenții pentru investiții din partea statului (alocări pentru investiții care țin de atribuțiile de autoritate publică)	166 [sedii SSLIA ([1])]		1 782 (2 scanere+vehicul)	466 (Vehicul SSLIA)								2 414
Total subvenții pentru investiții care țin de atribuții de autoritate publică	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Consiliul General Pyrénées Atlantiques (alocări pentru investiții)	1 326 (terminal de marfă)		91 (echipamente de pistă)			478 (lucrări calea de rulare)						1 895
Consiliul RegionalAquitaine	1 413 (terminal de marfă)	2 164 (terminal pasageri)	232 (terminale)			479 (lucrări calea de rulare)						4 288
Sindicatul Comunelor și Centrului Urban Pau	1 479 (terminale marfă și pasageri)	1 683 (terminal pasageri)	643 (terminal pasageri)	5 (terminale)								3 810
FEDR		1 559 (terminal pasageri)	1 184 (terminale)	291 (terminal pasageri)		653 (lucrări calea de rulare)						3 687

(mii EUR)

Natura subvenției	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Gaz de France				38 (centrală de cogenerare)								38
Sindicatul Mixt al Aeroportului Pau Pyrénées										4 030 (refacere pistă și balizaj)	100 (refacere pistă și balizaj)	4 130
Total subvenții de investiții (care nu țin de atribuțiile de autoritate publică)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Consiliul General Pyrénées Atlantiques (Rambursare capital împrumuturi contractate)	97	272	113	122	98	77						779
Investiții realizate	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Serviciul de Securitate și de Combatere a Incendiilor în Aeronave („Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs") (SSLIA)

4.3.1. SUBVENȚII „PENTRU INVESTIȚII”

(89) În perioada 2000-2010, aeroportul a primit plăți (denumite în continuare „subvenții pentru investiții”) din partea sindicatului mixt, a statului, a diverselor colectivități locale, a Fondului European de Dezvoltare Regională („FEDR”) și a Gaz de France pentru finanțarea a diverse investiții (aerogară, refacerea pistei, refacerea balizajului, terminalul de marfă, centrala de cogenerare etc.) în valoare totală de aproximativ 17,8 milioane EUR (a se vedea tabelul 3 de mai sus).

(90) Consiliul General Pyrénées Atlantiques a acordat aeroportului „alocări pentru echipamente și investiții” în valoare de 1,895 milioane EUR pentru finanțarea terminalului de marfă, a echipamentelor pentru pistă și a lucrărilor la nivelul căii de rulare. De asemenea, autoritățile franceze au precizat că, între 2000 și 2005, Consiliul General Pyrénées Atlantiques a plătit o sumă de 779 000 EUR pentru rambursarea capitalului de împrumut. Autoritățile franceze au precizat că această măsură provine dintr-un protocol privind planul de finanțare al aeroportului din Pau încheiat la 5 noiembrie 1990 între colectivitățile locale și CCIPB. Acest plan, cu o valoare totală maximă de 5,680 de milioane EUR, includea lucrările de aliniere la standardele din domeniu a zonelor aferente aeroportului și a balizajului, precum și extinderea aerogării. Potrivit protocolului, finanțarea colectivităților locale se putea realiza sub forma unor alocări pentru investiții, a unei rambursări de împrumuturi contractate de către operator pentru a finanța investițiile sau a unei combinații între aceste mijloace de finanțare. Suma de 779 000 EUR menționată anterior corespunde rambursării capitalului de împrumut pe care Consiliul General Pyrénées Atlantiques se angajase să-l acopere în temeiul Protocolului din 1990 și care expira în 2005.

(91) Aeroportul a primit din partea Consiliului Regional Aquitaine patru subvenții în valoare totală de 4,288 milioane EUR pentru finanțarea terminalului de marfă și de pasageri și a lucrărilor la calea de rulare.

(92) Sindicatul Comunelor și Comunitatea intercomunală Pau Pyrénées au acordat aeroportului 3,810 milioane EUR pentru finanțarea terminalului de marfă și de pasageri.

(93) FEDR a acordat finanțare pentru dezvoltarea terminalului de pasageri și a lucrărilor la calea de rulare în valoare de 3,687 de milioane EUR.

(94) De asemenea, Gaz de France a acordat aeroportului din Pau 38 000 EUR pentru finanțarea instalațiilor de cogenerare în 2003. La momentul acordării acestei finanțări, Gaz de France era o instituție de drept public cu caracter industrial și comercial.

(95) În fine, sindicatul mixt a finanțat un program de investiții care implica refacerea pistei și a balizajului, precum și extinderea zonei de parcare a automobilelor, cu suma de 4,130 de milioane EUR.

(96) Tabelul 4 de mai jos oferă o prezentare generală a diferitelor măsuri ori, cu alte cuvine, a diferitelor acte juridice care au stat la baza acordării subvențiilor pentru investițiile descrise mai sus. În tabel sunt prezentate, în legătură cu aceste măsuri, datele de acordare a subvențiilor de investiții, tipul investițiilor finanțate și costurile totale ale acestor investiții, valoarea totală a subvențiilor pentru investiții primite în temeiul acestor măsuri, precum și perioadele în cursul cărora au fost plătite aceste sume.

Tabelul 4

Prezentare generală a măsurilor care au stat la baza acordării subvențiilor pentru investiții

Data acordării subvenției	Entități publice care au acordat subvenția	Tipul de investiții	Costuri totale ale investiției (în milioane EUR)	Valoarea totală a subvenției (în milioane EUR)	Perioada de plată
1999-2000	Consiliul general Consiliul regional Sindicatul comunelor și al centrului urban Pau Gaz de France	Terminale de marfă și de pasageri, echipamente pentru pistă, centrală de cogenerare	15,3	11,9	2000-2003

Data acordării subvenției	Entități publice care au acordat subvenția	Tipul de investiții	Costuri totale ale investiției (în milioane EUR)	Valoarea totală a subvenției (în milioane EUR)	Perioada de plată
2004	Consiliul general Consiliul regional Uniunea Europeană (FEDR)	Lucrări la calea de rulare	2,6	1,6	2005
2009	Sindicatul mixt	Renovarea pistei și a balizajului, extinderea zonei de parcare	5,1 ([1])	4,1	2009-2010

Sursa: documente furnizate de Autoritățile franceze.
([1]) Din care 450 000 de euro pentru extinderea zonei de parcare.

4.3.2. SUBVENȚIILE DIN PARTEA STATULUI CARE, POTRIVIT AUTORITĂȚILOR FRANCEZE, VIZEAZĂ FINANȚAREA ATRIBUȚIILOR DE AUTORITATE PUBLICĂ – SISTEM DE FINANȚARE A ATRIBUȚIILOR DE AUTORITATE PUBLICĂ ÎN AEROPORTURILE FRANCEZE

(97) Tabelul 3 prezintă totodată subvențiile din partea statului care, potrivit autorităților franceze, vizează finanțarea atribuțiilor de autoritate publică. Este vorba (a se vedea rândurile 1 și 2, perioada 2000-2010) de:

— subvenții din partea fondului de intervenție pentru aeroporturi și transportul aerian („FIATA") în valoare de 1,107 milioane EUR;

— subvenții pentru investiții în valoare de 2,414 milioane EUR.

(98) În total, în perioada 2000-2010, aeroportul din Pau a primit în acest sens subvenții în valoare totală de 3,521 milioane EUR.

(99) Potrivit autorităților franceze, aceste subvenții acoperă costurile aferente atribuțiilor de autoritate publică a căror punere în aplicare le revine organismelor de administrare a aeroporturilor și a căror finanțare intră în responsabilitatea statului în conformitate cu legislația franceză. Atribuțiile respective sunt finanțate din veniturile provenite din taxa de aeroport și dintr-un mecanism suplimentar. Istoricul și modalitățile aferente acestor mecanisme, precum și tipurile de atribuții pe care le finanțează sunt descrise în considerentele 100-108.

(100) În 1998, Consiliul de Stat s-a pronunțat, în hotărârea *SCARA* ([19]), în sensul că misiunile de siguranță și de securitate în cadrul aeroporturilor constituie atribuții de autoritate publică care intră în responsabilitatea statului și, din acest motiv, nu puteau fi imputate utilizatorilor aeroporturilor prin intermediul unor tarife. Ca urmare a acestei hotărâri, Legea nr. 98-1171 din 18 decembrie 1998 privind organizarea anumitor servicii de transport aerian și articolul 136 din Legea nr. 98-1266 din 30 decembrie 1998 (legea finanțelor pentru 1999) ([20]) au instituit taxa de aeroport începând cu 1 iulie 1999. Este vorba de o taxă cu o utilizare specială, în sensul că veniturile din aceasta pot fi utilizate doar pentru finanțarea anumitor cheltuieli, și anume, în cazul de față, pentru acoperirea costurilor aferente atribuțiilor pe care Autoritățile franceze le consideră ca fiind de autoritate publică în cadrul aeroporturilor. Dispozițiile menționate anterior au instituit, de asemenea, un mecanism suplimentar de finanțare a acestor atribuții, descris în considerentele 105107.

(101) Legislația, precizată de reglementări, stabilește cu exactitate atribuțiile eligibile pentru finanțarea din taxa de aeroport. Este vorba de acțiunile de salvare și de combatere a incendiilor în aeronave, de prevenirea prezenței animalelor care pot constitui un pericol ([21]), de controlul de securitate pentru bagajele de cală, pentru pasageri și pentru bagajele de mână, de controlul punctelor de acces comun din zona cu acces limitat ([22]), de controalele de mediu ([23]), precum și de controlul automatizat al frontierelor prin identificare biometrică. Referința la controlul automatizat al frontierelor

([19]) Hotărârea Consiliului de Stat din 20 mai 1998 *Sindicatul Companiilor aeriene autonome* („Syndicat des Compagnies aériennes autonomes" – „*SCARA*").
([20]) Codificat în prezent la articolul 1609 *quatervicies* din Codul general al impozitelor.
([21]) Pericolele generate de prezența animalelor includ, printre altele, pericolul generat de păsări care se manifestă prin coliziuni între aeronave și păsări care pot pune în pericol securitatea persoanelor și a bunurilor aflate la bordul aeronavelor.
([22]) Executarea acestei atribuții poate include, de exemplu, crearea și întreținerea unor bariere care să delimiteze zona publică de zona cu acces limitat sau instituirea unor sisteme de supraveghere video în jurul zonei cu acces limitat.
([23]) Această atribuție include, printre altele, măsurători ale nivelului de zgomot, corelate, după caz, cu traiectoria aeronavelor, precum și controlul calității aerului și a apei în mediul aeroportuar.

prin identificare biometrică a fost introdusă în legislație în 2008. În rest, sfera de cuprindere a atribuțiilor eligibile pentru finanțarea din taxa de aeroport a rămas neschimbată de la instituirea acestui mecanism și corespunde atribuțiilor menționate în hotărârea *SCARA*. În diverse reglementări naționale și europene, se precizează obligațiile operatorilor aeroportuari cu privire la îndeplinirea acestor atribuții. De exemplu, în ceea ce privește misiunile de salvare și de combatere a incendiilor în aeronave, reglementările stabilesc cu exactitate resursele umane și materiale care trebuie mobilizate în funcție de caracteristicile aeroportului.

(102) Taxa de aeroport este datorată, într-un aeroport, de orice companie aeriană care utilizează aeroportul. Aceasta este calculată pe baza numărului de pasageri și a cantității de mărfuri și de corespondență transportate la bord de către companie. Nivelul taxei de aeroport per pasager sau pe tonă de mărfuri sau de corespondență se stabilește anual pentru fiecare aeroport în parte, în funcție de costurile estimative ale îndeplinirii atribuțiilor finanțate prin intermediul mecanismului.

(103) Operatorii aeroportuari întocmesc în fiecare an o declarație anuală privind costurile și traficul. Declarația respectivă prezintă situația din anul anterior în ceea ce privește nivelul traficului și costurile legate de misiunile de siguranță și de securitate constatate, precum și sumele primite în temeiul taxei de aeroport și al mecanismului suplimentar pentru finanțarea acestor misiuni. În declarație se regăsesc totodată informații privind previziunile referitoare la trafic, la costuri și la veniturile legate de misiunile de siguranță și de securitate pentru anul în curs și pentru următorii doi ani. Aceste declarații sunt verificate de către autoritățile administrative, care pot să efectueze, printre altele, verificări la fața locului. Nivelul taxei se stabilește ulterior, pe acest temei, printr-un decret interministerial.

(104) Având în vedere că nivelul taxei se calculează pe baza datelor estimative privind costurile și traficul, s-a instituit un mecanism de ajustare ulterioară, pentru a se asigura faptul că veniturile provenite din taxa de aeroport, la care se adaugă, dacă este cazul, finanțările acordate în temeiul mecanismului suplimentar descris în considerentele 105-107, nu vor depăși costurile suportate realmente la îndeplinirea misiunilor în cauză. Costurile respective includ cheltuielile de funcționare și de personal generate de îndeplinirea acestor misiuni, alocările pentru amortizările aferente investițiilor efectuate în cadrul acestor misiuni, precum și cota din cheltuielile generale reprezentată de misiunile respective ([24]). Operatorii trebuie să țină o evidență multianuală a veniturilor provenite din taxa de aeroport și din mecanismul suplimentar, precum și a costurilor aferente misiunilor în cauză. De îndată ce se constată un sold pozitiv, acesta este reportat în evidența contabilă cumulată din anii anteriori, din care poate rezulta un sold pozitiv sau negativ, acesta fiind soldul care este luat în considerare la stabilirea nivelului taxei pentru anul următor. În plus, pentru orice sold pozitiv se aplică cheltuieli financiare suportate de către operator.

(105) Încă de la crearea sa, a fost necesară completarea sistemului de finanțare prin intermediul taxei de aeroport cu un mecanism suplimentar. În fapt, costurile legate de siguranță și de securitate nu sunt proporționale cu traficul aerian, spre deosebire de veniturile din taxa de aeroport. În acest context, s-a dovedit că, în aeroporturile cu un trafic scăzut, ar fi fost necesară stabilirea unui nivel al taxei de aeroport ridicat și greu de suportat de către utilizatori, pentru a echilibra costurile legate de siguranță și securitate. Prin urmare, în cazul acestor aeroporturi, s-a avut în vedere posibilitatea de a stabili un nivel al taxei de aeroport inferior celui necesar pentru a acoperi costurile și de a recurge la un sistem de finanțare suplimentar pentru finanțarea, după caz, a misiunilor eligibile pentru finanțarea prin intermediul taxei de aeroport.

(106) Au existat diverse mecanisme suplimentare de-a lungul timpului: Inițial, autoritățile franceze au recurs la un fond fiduciar, Fondul de intervenție pentru aeroporturi și pentru transportul aerian („FIATA"), care a fost instituit în același timp și prin aceeași lege ca taxa de aeroport, și anume prin Legea nr. 98-1266 din 30 decembrie 1998 menționată anterior. Acest fond, finanțat dintr-o cotă parte din taxa de aviație civilă, a urmat Fondului de distribuire echitabilă în materie de transporturi aeriene („fonds de péréquation des transports aériens" – „FPTA"), rezervat inițial finanțării rutelor aeriene care contribuie la dezvoltarea regională și la amenajarea teritoriului. Finanțarea din partea FIATA acoperea activități identice celor finanțate din FPTA și a fost extinsă la misiunile acoperite de taxa de aeroport, în vederea completării acesteia din urmă în cazul aeroporturilor mici. Activitățile finanțate de către FIATA erau, în esență, împărțite în două „secțiuni" distincte: o secțiune „aeroporturi" pentru acoperirea suplimentară a misiunilor de siguranță și de securitate în cadrul aeroporturilor mici și o secțiune „transport aerian" pentru subvențiile acordate rutelor aeriene care contribuie la dezvoltarea regională și la amenajarea teritoriului. Deciziile de plată a subvențiilor alocate din FIATA pentru finanțarea suplimentară a misiunilor de siguranță și de securitate au fost adoptate după obținerea avizului unui comitet de gestionare din cadrul secțiunii „aeroporturi" a FIATA.

(107) În 2005, FIATA a fost eliminat, iar finanțarea corespunzătoare acestuia a fost preluată direct de bugetul statului pentru o perioadă de doi ani, în conformitate cu aceleași principii de funcționare, care implicau, printre altele, avizul unui comitet de gestionare. Începând din 2008, statul a înlocuit acest mecanism cu o majorare a taxei de aeroport,

([24]) Cheltuielile generale sunt legate în principal de funcții de sprijinire precum gestionarea resurselor umane, chestiunile financiare, controlul financiar, achizițiile, sistemele informatice care nu sunt dedicate, direcția juridică, serviciile generale, direcția generală, serviciile de contabilitate și de control de gestiune.

ceea ce a dus la stabilirea unui nivel mai mare al taxei decât cel necesar pentru acoperirea costurilor legate de misiunile de siguranță și de securitate în anumite aeroporturi. Excedentul rezultat în acest mod se redistribuie între cele mai mici aeroporturi pentru a completa încasările din taxa de aeroport percepută de acestea.

(108) După cum s-a menționat mai sus, declarațiile anuale ale operatorilor aeroportuari, care sunt verificate de către autoritățile administrative, prezintă costurile estimate și constatate, precum și veniturile estimate și constatate, care provin atât din taxa de aeroport, cât și din mecanismul suplimentar. În mod similar, conturile anuale ale operatorilor, pe baza cărora se calculează soldul costurilor și veniturilor reale, care, în cazul în care este pozitiv, determină o ajustare a taxei în sens descrescător și aplicarea de cheltuieli financiare care trebuie suportate de operatori, cuprind atât taxa de aeroport, cât și finanțările primite în temeiul mecanismului suplimentar. Prin urmare, mecanismul de declarare, de control și de ajustare *a posteriori* menit să prevină plata unor resurse publice care depășesc costurile suportate efectiv, se aplică atât taxei de aeroport, cât și mecanismului suplimentar.

5. MOTIVE PENTRU INIȚIEREA ȘI EXTINDEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

5.1. *DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE*

(109) În decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare, Comisia constată, în conformitate cu notificarea din partea autorităților franceze, că plata în temeiul contractului de servicii de marketing din 2005 constituie o subvenție plătită societății AMS de către CCIPB. Dat fiind caracterul public al CCIPB, Comisia a considerat că respectivul contract implica utilizarea resurselor statului.

(110) În ceea ce privește existența unui avantaj economic în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la măsura în care CCIPB, prin încheierea contractelor cu AMS și Ryanair, a acționat ca un operator prudent în economia de piață care urmărește o politică structurală, globală sau sectorială și care se orientează în funcție de perspectivele de rentabilitate pe termen mai mult sau mai puțin lung.

(111) În acest context, pe baza informațiilor deținute, Comisia a considerat, printre altele, cu titlu preliminar, că, în pofida serviciilor prestate efectiv, contractul de servicii de marketing din 2005 a fost încheiat pentru a subvenționa ruta Pau-Londra Stansted și că acesta îi conferea companiei Ryanair, prin intermediul filialei sale AMS, un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață. Comisia a considerat că măsura în cauză poate constitui un ajutor de stat care face obiectul interdicției de principiu menționate la articolul 107 alineatul (1) din TFUE și care a fost plătit societății AMS de către CCIPB. Această evaluare se baza pe analiza informațiilor prezentate de Autoritățile franceze și pe circumstanțele în care a fost încheiat contractul respectiv.

(112) În ceea ce privește contractul de servicii aeroportuare din 2005, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la existența unui avantaj economic conferit companiei Ryanair prin intermediul unor tarife de aeroport reduse.

(113) În sfârșit, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea acestor măsuri cu piața internă în temeiul Orientărilor din 2005.

5.2. *DECIZIA DE EXTINDERE A PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE*

(114) În ceea ce privește contractele încheiate între CCIPB și Ryanair și AMS (și anume contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing), Comisia a considerat, în decizia de extindere a procedurii, că atât contractele de servicii aeroportuare, cât și contractele de servicii de marketing, care au fost încheiate în același timp, trebuie analizate împreună, Ryanair și AMS constituind, de fapt, un beneficiar unic al măsurilor respective. În consecință, Comisia a considerat că, în scopul de a stabili dacă diferitele contracte constituie ajutoare de stat, este necesar să se aplice criteriul operatorului economic privat în economia de piață în raport cu diferitele date la care s-au încheiat contractele ([25]), și anume:

— 28 ianuarie 2003 (ruta Pau-Londra Stansted);

— 30 iunie 2005 (ruta Pau-Londra Stansted), respectiv 16 iunie 2009 pentru modificarea acestui contract;

— 25 septembrie 2007 (ruta Pau-Charleroi), respectiv 16 iunie 2009 pentru modificarea acestui contract;

— martie 2008 (contractul de servicii aeroportuare din 17 martie 2008, contractul de servicii de marketing încheiat la 31 martie 2008) (ruta Pau-Bristol);

([25]) Cu excepția anumitor contracte, data începerii efective a activităților care fac obiectul contractului nu este data încheierii contractului. A se vedea considerentul 395.

— 16 iunie 2009 (ruta Pau-Bristol);

— 28 ianuarie 2010 (rutele Pau-Londra, Pau-Charleroi, Pau-Beauvais).

(115) Comisia a concluzionat că nu ar putea exclude, pe baza informațiilor de care dispune, posibilitatea ca Ryanair și AMS să fi beneficiat de un ajutor de stat în limitele prevăzute de contractele analizate, dar a considerat totuși că nu dispune de suficiente elemente pentru a se putea pronunța definitiv asupra acestei chestiuni. Pentru a face această evaluare, Comisia a considerat că, pe baza indiciilor de care dispune, comportamentul serviciului din cadrul CCIPB care gestionează aeroportului, al CCIPB și al celorlalte entități publice trebuie să fie analizate împreună în ceea ce privește relația lor cu Ryanair și AMS.

(116) În mod similar, Comisia și-a exprimat îndoielile în ceea ce privește conformitatea contractului semnat cu Transavia cu criteriul operatorului economic privat în economia de piață.

(117) În ceea ce privește compatibilitatea acestor eventuale ajutoare de stat acordate companiilor aeriene ([26]), Comisia a făcut deosebirea între măsurile anterioare intrării în vigoare a Orientărilor din 2005 și măsurile ulterioare acesteia.

(118) În ceea ce privește prima categorie, Comisia a considerat că trebuie aplicate următoarele criterii pentru a aprecia compatibilitatea eventualelor ajutoare în cauză cu piața internă:

— măsura contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun, și anume deschiderea de noi rute, viabile pe termen lung, spre un alt aeroport din Uniune;

— valoarea ajutorului este necesară și proporțională cu costurile suplimentare generate de deschiderea de noi rute, iar măsura are un efect de stimulare;

— măsura este acordată în mod transparent și nediscriminatoriu;

— aceasta prevede sancțiuni în cazul în care compania aeriană nu își îndeplinește obligațiile;

— aceasta nu afectează concurența într-un mod contrar interesului general.

(119) Comisia și-a exprimat îndoielile în legătură cu îndeplinirea acestor criterii, precum și în ceea ce privește compatibilitatea acestor eventuale ajutoare pentru funcționare cu piața internă.

(120) În ceea ce privește compatibilitatea măsurilor ulterioare intrării în vigoare a Orientărilor din 2005, Comisia s-a referit îndeosebi la criteriile stabilite în aceste orientări cu privire la ajutoarele la înființare pentru companiile aeriene. Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la îndeplinirea acestor criterii.

(121) În ceea ce privește subvențiile pentru investiții în favoarea CCIPB, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la măsura în care autoritățile publice au acționat ca un investitor prudent atunci când au acordat aceste subvenții. Comisia a afirmat că nu poate exclude, așadar, posibilitatea ca acestea din urmă să constituie ajutoare de stat.

(122) În ceea ce privește compatibilitatea acestor eventuale ajutoare cu piața internă, Comisia a făcut trimitere la criteriile prevăzute de Orientările din 2005 pentru ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor. Comisia și-a exprimat îndoielile în ceea ce privește compatibilitatea acestor eventuale ajutoare cu piața internă.

6. **OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

6.1. *OBSERVAȚIILE FORMULATE DE PĂRȚILE TERȚE INTERESATE CA URMARE A INIȚIERII PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE*

(123) Comisia a primit observații de la cinci părți terțe interesate:

6.1.1. CAMERA DE COMERȚ ȘI DE INDUSTRIE DIN PAU -BÉARN (CCIPB)

6.1.1.1. ***Contractul de servicii aeroportuare încheiat cu Ryanair***

(124) Potrivit CCIPB, având în vedere condițiile obiective și nediscriminatorii în care se aplică taxele de aeroport companiei Ryanair și tuturor companiilor aeriene care utilizează aeroportul din Pau, contractul de servicii aeroportuare nu conține elemente de ajutor de stat.

([26]) În restul deciziei, termenul „companii aeriene” va desemna companiile aeriene și filialele acestora și va include astfel în special compania AMS.

(125) CCIPB constată că aeroportul din Pau își autofinanțează activitatea de operare din veniturile sale și consideră că nu beneficiază de niciun ajutor sau finanțare din partea statului pentru a echilibra activitatea de operare a acestuia.

(126) În ceea ce privește tarifele de aeroport aplicate companiei Ryanair, CCIPB confirmă că acestea țin de perceperea tarifelor aplicabile, în aceeași măsură, atât companiei Ryanair, cât și oricărei alte companii aeriene.

(127) CCIPB observă că există trei categorii de tarife de aeroport:

— tarifele aeronautice reglementate;

— tarifele de handling la sol nereglementate;

— taxele percepute de stat.

(128) În primul rând, CCIPB confirmă că aplică tarifele aeronautice reglementate (în număr de patru: tariful de aterizare, tariful de staționare, tariful pentru balizaj și tariful pentru pasageri) companiilor aeriene în mod obiectiv și nediscriminatoriu. Cuantumul aferent acestora se stabilește în cadrul unei comisii paritare în componența căreia intră operatorii și companiile aeriene, dar și autoritatea de supraveghere.

(129) CCIPB afirmă că nu exonerează Ryanair de la plata tarifelor de staționare și de balizaj și că în contract se precizează doar că „*Ryanair nu trebuie, în mod normal, să aibă obligația de a plăti*" tarifele respective. CCIPB observă că, în ceea ce privește tariful de staționare, acesta este datorat numai din momentul în care aeronava staționează mai mult de două ore pe aeroport, în vreme ce timpul de escală al companiei Ryanair se limitează în mod normal la 25 de minute. CCIPB observă că, în ceea ce privește tariful de balizaj, zborurile companiei Ryanair sunt oferite doar în timpul zilei, ceea ce reduce probabilitatea ca Ryanair să aibă obligația de a plăti un tarif de balizaj.

(130) În al doilea rând, în ceea ce privește tarifele de handling la sol nereglementate (de exemplu, pentru serviciile de handling la sol sau de acostare a aeronavelor), CCIPB remarcă faptul că nivelul tarifelor face obiectul unor negocieri comerciale cu fiecare companie aeriană ținându-se seama de particularitățile fiecăreia. În practică, orice comparație pur aritmetică între companii nu ar fi în mod necesar relevantă în măsura în care, în ciuda dimensiunii identice a aeronavelor, ar trebui luate în considerare numeroase alte criterii, precum volumul anual al mișcărilor efectuate de companie, frecvența acestora, intervalul (de vârf sau în afara intervalului de vârf) în care se efectuează zborurile în timpul zilei, majorările pentru zborurile pe timp de noapte, întârzierile, operațiunile de dejivrare, operațiunile de curățare a aeronavelor etc.

(131) În al treilea rând, CCIPB subliniază că, în ceea ce privește taxele percepute de stat (în număr de două: taxa de aeroport și taxa de aviație civilă), acestea se aplică în mod absolut identic tuturor companiilor aeriene. CCIPB nu ar interveni cu privire la stabilirea cuantumului acestora, care se stabilește de către autoritatea de reglementare.

6.1.1.2. ***Contractul de servicii de marketing încheiat cu AMS***

(132) Potrivit CCIPB, sumele plătite de către CCIPB societății AMS nu ar constitui un ajutor de stat. CCIPB remarcă faptul că, în calitate de autoritate concesionară a aeroportului din Pau, a hotărât, în conformitate cu Orientările din 2005, să publice în revista Air & Cosmos din luna decembrie 2007 o cerere de proiecte pentru a identifica una sau mai multe companii aeriene care, pe baza unui ajutor financiar, să fie dispuse să deschidă noi destinații în Europa cu plecare din Pau (s-au avut în vedere 8 loturi). Aceasta a constatat însă că, la 31 ianuarie 2008, termenul limită pentru primirea proiectelor, nu s-au prezentat oferte din partea niciunei companii aeriene.

(133) CCIPB consideră, pe de altă parte, că decizia sa de a încheia contractul de servicii de marketing cu Ryanair nu este imputabilă statului. Potrivit CCIPB, nici autoritățile publice, nici autoritățile administrative nu au fost implicate, în nicio etapă a desfășurării negocierilor cu Ryanair și a încheierii unui parteneriat comercial cu această companie.

(134) În opinia CCIPB, camerele de comerț și industrie (denumite în continuare „CCI") operează instalațiile aeroportuare „în condițiile dreptului privat".

(135) Potrivit CCIPB, CCI ar constitui o „categorie deosebit de specifică de instituții publice (…) al căror obiectiv este de a reprezenta în mod liber interesele comerciale și industriale ale circumscripției lor pe lângă autoritățile publice". CCIPB adaugă că „faptul că acestea sunt legate de stat (…) nu implică în sine nicio subordonare". Prin urmare, atunci când operează aeroportul și, în consecință, atunci când încheie un parteneriat cu Ryanair, CCIPB ar acționa în deplină autonomie față de autoritatea sa de supraveghere, prin urmare, fără o implicare directă sau indirectă a statului.

6.1.1.3. ***Criteriul investitorului privat în economia de piață***

(136) CCIPB afirmă că a primit o ofertă din partea companiei Ryanair pentru a continua operarea rutei Pau-Londra Stansted ca urmare a anulării, la 3 mai 2005, a contractului din 28 ianuarie 2003 de către Tribunalul Administrativ din Pau.

(137) CCIPB a încheiat cu societatea Ryanair, pentru aspectele operaționale ale liniei, un contract de servicii aeroportuare care, potrivit CCIPB, nu ar prezenta diferențe semnificative de tratament între Ryanair și celelalte companii aeriene care deservesc aeroportul din Pau. CCIPB adaugă că, pentru dezvoltarea comercială a aeroportului, aceasta a încheiat un contract de servicii de marketing pe internet cu o filială deținută în proporție de 100 % a companiei Ryanair, și anume societatea AMS. În ceea ce privește acest contract, CCIPB consideră că a acționat ca un investitor privat în economia de piață pentru cinci motive, care sunt prezentate în considerentele 138142.

(138) În primul rând, în schimbul prețului plătit de CCIPB, AMS ar furniza veritabile servicii comerciale, cum ar fi numeroase linkuri internet pe site-ul ryanair.com care permit utilizatorilor de internet să fie transferați direct către site-ul CCIPB, al aeroportului, al infrastructurilor din regiune (autobuze, trenuri, taxiuri), al Oficiului de turism din Béarn etc.

(139) În al doilea rând, site-ul ryanair.com ar fi în prezent, în mod incontestabil, primul site de rezervări de călătorii în Europa și, de departe, unul dintre site-urile cele mai căutate de către utilizatorii de internet care folosesc motorul de căutare Google. Utilizarea site-ului ryanair.com în scopul de a insera publicitate pe acesta pentru aeroportul din Pau ar constitui o adevărată ocazie pentru aeroportul din Pau sau pentru comunitățile locale pe care le deservește. Aeroporturile și celelalte părți terțe (societățile de închiriere de automobile, hotelurile, regiunile etc.) ar fi dispuse să plătească prețurile din lista stabilită în grila tarifară publicată pe site-ul societății AMS. Câteva aeroporturi în totalitate private ar fi acceptat, de altfel, să plătească aceste sume. CCIPB subliniază valoarea adăugată a publicității pe site-ul ryanair.com prin citarea unei analize realizate de societatea Planet-Work în care s-ar fi constatat că publicitatea cumpărată pe site-ul ryanair.com ar fi oferit o vizibilitate mai mare aeroportului din Pau și regiunii aferente, din punct de vedere al accesărilor din partea utilizatorilor de internet, decât publicitatea pe site-ul voyages-sncf.com. CCIPB concluzionează astfel că, pentru serviciile oferite, prețurile aplicate de către AMS și plătite de CCIPB corespund „prețurilor pieței".

(140) În al treilea rând, din punctul de vedere al CCIPB, caracterul forfetar al prețului plătit pentru serviciile oferite nu pare să fie în mod necesar un criteriu decisiv pentru existența unui ajutor de stat.

(141) În al patrulea rând, sumele plătite în temeiul contractului Pau-Charleroi ar permite obținerea unor alte servicii decât cele de care beneficiază CCIPB în temeiul contractului Pau-Londra. Astfel, CCIPB nu ar plăti de două ori același serviciu, ceea ce ar contribui la demonstrarea faptului că sumele plătite nu ar reprezenta subvenții pentru deschiderea unei rute. CCIPB adaugă totodată că, în cazul în care suma ar avea drept scop măsuri de sprijin pentru reducerea deficitului structural în operarea rutei, aceasta ar fi în mod clar insuficientă.

(142) În al cincilea rând, CCIPB consideră că este foarte dificil ca un „organism de drept public al cărui scop nu este obținerea de profituri" să dovedească faptul că suma de […] EUR acordată societății AMS i-a permis CCIPB „să obțină un profit de" […] EUR. Cu toate acestea, CCIPB consideră că, din punct de vedere al notorietății și/sau al atractivității, linkul pe site-ul www.ryanair.com (și lipsa unor destinații apropiate pe site) merita cu siguranță această investiție.

6.1.1.4. ***Denaturarea concurenței***

(143) CCIPB consideră că sumele pe care le-a plătit în schimbul serviciilor de marketing asigurate de către AMS nu afectează concurența.

(144) Destinația Pau nu ar fi suscitat în mod spontan interesul altei companii aeriene decât Air France, și, în ciuda eforturilor depuse de aeroport, iar singurele care și-au manifestat interesul ar fi fost Ryanair pentru Londra și Transavia pentru Amsterdam.

(145) CCIPB constată că sosirea liniilor aeriene low-cost nu a afectat rutele companiei Air France, care din 2003 ar fi înregistrat o creștere a traficului său pentru zborurile cu plecare din Pau.

6.1.2. ASOCIAȚIA COMPANIILOR AERIENE EUROPENE („ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES „AEA")

(146) AEA se consideră parte interesată în prezentul caz. În fapt, printre membrii acesteia se află o companie aeriană care deservește aeroportul din Pau (Air France). Într-un sens mai larg, AEA, care reprezintă interesele transportatorilor europeni „în rețea", consideră ca are un interes firesc să urmărească punerea în aplicare a Orientărilor din 2005. Potrivit acesteia, transportatorii care beneficiază în mod ilegal de anumite reduceri ale taxelor aplicabile acestora contribuie la producerea unor denaturări ale concurenței în interiorul pieței comune, în detrimentul altor transportatori care trebuie să suporte costurile activităților lor.

(147) AEA consideră că cele două contracte pe care CCIPB le-a semnat cu Ryanair și AMS, filiala sa deținută în proporție de 100 %, și anume 1) contractul de servicii aeroportuare privind ruta Londra Stansted-Pau și 2) contractul de servicii de marketing pe internet, în temeiul căruia AMS percepe o sumă forfetară de 437 000 EUR pe an, reprezintă un motiv serios de îngrijorare.

(148) Potrivit acesteia, faptul că Ryanair este singurul utilizator al aeroportului care beneficiază de un contract specific pentru serviciile aeroportuare este o practică în mare măsură discutabilă. În plus, aceasta consideră că Ryanair nu ar trebui să fie scutită de la plata tarifelor de staționare și de balizaj și că, atunci când timpul de rotație al companiei depășește două ore, aceasta ar trebui să se supună acelorași tarife ca și celelalte companii aeriene.

(149) AEA afirmă că diferitele instanțe franceze au recunoscut în mare măsură faptul că, prin contractul de servicii de marketing semnat cu AMS, s-au creat condiții deosebit de favorabile pentru Ryanair ([27]). Aceasta constată că noțiuni precum „dezechilibru" au mai fost utilizate de către Tribunalul administrativ din Pau într-o hotărâre pronunțată în mai 2005, care nu putea să concluzioneze decât că acest tip de contracte constituie un ajutor financiar pentru Ryanair. AEA nu pune în discuție practica în sine a serviciilor de marketing, dar are îndoieli cu privire la respectarea condițiilor normale de piață de dispozițiile contractuale în cauză.

6.1.3. RYANAIR

(150) Potrivit Ryanair, clauzele și condițiile contractului de servicii aeroportuare din 2005 sunt conforme cu condițiile de piață, iar contractul nu conferă niciun avantaj selectiv companiei și, din acest motiv, nu denaturează concurența și nici nu afectează schimburile comerciale între statele membre.

(151) Compania subliniază că plătește tarifele și taxele de aeroport standard în vigoare la aeroportul din Pau, pe lângă comisioanele din vânzările de bilete și din surplusul de bagaje. Aceasta precizează că aceste tarife sunt similare celor aplicate în alte aeroporturi comparabile, precum și în cazul altor transportatori aerieni care își desfășoară activitatea pe aeroportul din Pau. Din cunoștințele sale, CCIPB nu îi acordă un tratament mai favorabil decât cel la care au dreptul celelalte companii aeriene.

(152) Potrivit Ryanair, reducerile supuse anumitor condiții acordate în privința tarifelor de staționare și de balizaj, precum și a taxelor de manipulare prevăzute la articolele 7.1.3 și 7.2 din contractul de servicii aeroportuare din 2005 se bazează pe criterii obiective specificate în contract, și anume lipsa iluminării pe timpul zilei și a staționării sau lipsa manipulării de greutăți mari date fiind timpul de rotație de 25 de minute al companiei Ryanair și natura sumară a serviciilor pe care aceasta le oferă pasagerilor. Ryanair observă că aceste scutiri se aplică și altor companii aeriene similare și că articolul 3 din contratul de servicii aeroportuare din 2005 precizează în mod expres obligația CCIPB de a aplica și celorlalte companii aeriene comparabile condițiile acordate companiei Ryanair ([28]).

(153) Ryanair subliniază că clauzele și condițiile ce i-au fost propuse nu au caracter secret și că, spre deosebire de practicile existente în domeniu, contractul de servicii aeroportuare din 2005 autorizează în mod expres CCIPB să divulge conținutul său altor companii aeriene.

(154) Ryanair susține că nu ar beneficia de niciun avantaj ilegal din partea CCIPB în cadrul contractului de servicii aeroportuare din 2005 și că relația transparentă prevăzută de contract se caracterizează prin lipsa caracterului selectiv, condiție esențială (deși nu suficientă) pentru calificarea unei măsuri drept ajutor de stat. Aceasta argumentează, de asemenea, că măsurile în cauză nu îndeplinesc nici celelalte condiții necesare pentru existența unui ajutor de stat (de exemplu, efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre și denaturarea concurenței).

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) AMS menționează că oferă spațiu publicitar pe site-ul internet al Ryanair în condițiile obișnuite ale pieței și la tarifele publicate pe propriul site.

(156) Societatea consideră că contractul de servicii de marketing pe internet (WMS) cu CCIPB nu intră în domeniul de aplicare a normelor UE privind transporturile, dat fiind că acesta constituie un contract de publicitate comercială standard, asemănător contractelor încheiate adesea cu ziare, posturi de televiziune, posturi de radio și furnizori de spațiu publicitar exterior etc.

([27]) AEA se referă în special la Hotărârea Consiliului de Stat din 27 februarie 2006, *Compania Ryanair Limited* (nr. 264406).

([28]) Articolul 3 din contractul de servicii aeroportuare din 2005 prevede următoarele: „Neexclusivitate. Prezentul contract este încheiat pe o bază neexclusivă. Condițiile de care beneficiază Ryanair în conformitate cu prezentul Contract se vor aplica, de asemenea, oricărei companii aeriene cu care Aeroportul Pau-Pyrénées decide să deschidă o nouă linie internațională low-cost. Condițiile respective vor fi adaptate în funcție de caracteristicile rutelor internaționale nou create, cum ar fi frecvența zborurilor, numărul de pasageri transportați, condițiile tarifare ale zborurilor."

(157) Potrivit AMS, condițiile referitoare la achiziția de spațiu publicitar pe site-ul internet al Ryanair de către CCIPB reflectă condițiile pieței și sunt conforme acestora. În ceea ce privește suma aferentă spațiului publicitar pe site-ul internet al Ryanair, AMS subliniază că prețurile pe care le stabilește pentru acest spațiu reflectă succesul comercial tot mai mare al acestui site și capacitatea sa fără termen de comparație de a servi drept suport pentru un mesaj publicitar care se adresează unui public foarte bine definit.

(158) AMS argumentează că site-ul internet al Ryanair este mult mai dorit ca spațiu publicitar decât orice alt site de călătorii al oricărui portal general utilizat ca punct de referință de către Comisie. Aceasta precizează că site-ul internet al Ryanair înregistrează peste 300 de milioane de pagini tipărite în fiecare lună.

(159) AMS susține că CCIPB a achiziționat spațiu publicitar în aceleași condiții precum clienții privați. Potrivit acesteia, prețurile stabilite în contractul de servicii de marketing pe internet corespund tarifelor curente pe care AMS le practica la momentul încheierii contractului și că prețurile erau aceleași pentru toți clienții, indiferent dacă proveneau din sectorul public sau privat. Societatea afirmă că operatorii aeroportuari privați (de exemplu, […] și […]) au semnat contracte cu AMS similare acordului încheiat cu CCIPB.

(160) AMS contestă relevanța caracterului necesar al contractului în cauză, exprimat de Comisie în decizia de inițiere după cum urmează: „[…] Comisia se întreabă dacă serviciile de marketing încheiate sunt necesare pentru CCIPB și în ce măsură contractul de servicii de marketing nu a fost încheiat decât pentru subvenționarea rutei Pau-Londra Stansted” ([29]).

(161) Astfel, potrivit AMS, acest tip de operațiune efectuată în condițiile pieței exclude existența unui ajutor și nu există un precedent juridic în ceea ce privește evaluarea caracterului „necesar”. Cu toate acestea, AMS amintește că, dat fiind că Comisia insistă în privința punerii în discuție a acestui caracter necesar, CCIPB este responsabilă atât de promovarea regiunii Pau-Béarn, cât și de operarea aeroportului din Pau. Aceasta consideră că, având în vedere cele două obiective, publicitatea pe site-ul internet al Ryanair este logică din punct de vedere comercial.

(162) În ceea ce privește achiziționarea de spațiu publicitar pentru promovarea regiunii, AMS subliniază că există o concurență între camerele de comerț și industrie franceze și că acestea trebuie să recurgă la un „marketing teritorial” pentru ca regiunea lor prevaleze asupra regiunilor concurente.

(163) AMS consideră că spațiul publicitar cumpărat pe site-ul internet al Ryanair îi permite aeroportului din Pau să beneficieze de o vizibilitate mai mare. Potrivit acesteia, CCIPB are un interes comercial direct să procedeze astfel, deoarece creșterea numărului de pasageri care rezultă din aceasta atrage întreprinderi auxiliare către aeroport și crește veniturile acestuia.

(164) AMS argumentează că CCIPB nu face publicitate pe site-ul Ryanair pentru a subvenționa ruta Pau-Londra și că spațiul pe site-ul internet al Ryanair pe care AMS îl pune la dispoziția CCIPB constituie o resursă căutată pentru care s-a dovedit că există o cerere din partea altor entități care doresc să-și facă publicitate, inclusiv din sectorul privat. Prin urmare, ar fi inexact să se descrie vânzarea acestui spațiu drept un simplu pretext pentru a obține plata subvențiilor.

(165) Potrivit AMS, contractul de servicii de marketing pe internet nu constituie un ajutor deoarece condițiile acestuia sunt conforme cu cele ale unui contract comercial standard și nu conferă niciun avantaj societății AMS (sau companiei Ryanair). Societatea consideră că acest acord nu denaturează, prin urmare, concurența și nici nu afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

6.1.5. AIR FRANCE

(166) Air France oferă aproximativ 5 zboruri zilnice către aeroportul Paris Orly, 3 zboruri zilnice către aeroportul Paris Roissy Charles de Gaulle, Paris și 4 zboruri zilnice către aeroportul din Lyon (prin intermediul unei filiale), toate cu plecare de pe aeroportul din Pau.

(167) Air France constată că avantajele acordate companiei Ryanair, precum și filialei sale, societatea AMS, și de care nu beneficiază și Air France, au drept consecință reducerea semnificativă a costurilor de operare suportate de Ryanair. Potrivit Air France, din acest motiv, concurența directă existentă între Ryanair și Air France, precum și concurența pe toate rutele intracomunitare sunt afectate pentru zborurile oferite spre și dinspre aeroportul din Pau. Prin urmare, schimburile comerciale dintre statele membre sunt afectate în mod direct de acest lucru.

([29]) Decizia de inițiere, punctul 43.

6.1.5.1. ***Tarifele de aeroport***

(168) Air France observă că, potrivit broșurii privind tarifele din 2007 publicată de CCIPB, nivelul tarifului de staționare este stabilit la 0,16 EUR tonă/oră. Acest tarif se aplică de îndată ce aeronava staționează cel puțin 2 ore pe platforma aeroportuară. Air France consideră că nu este anormal ca Ryanair să nu plătească acest tarif pentru o rotație de 25 de minute, dar că, de îndată ce o rotație depășește două ore, Ryanair ar trebui totuși să fie supusă plății.

(169) Air France observă că, potrivit broșurii privind tarifele din 2007 publicată de CCIPB, nivelul public al tarifului de balizaj este stabilit la 35,18 EUR per mișcare/avion. Acest tarif este datorat din momentul în care se utilizează echipamentele de balizaj pentru o „mișcare-avion", adică o aterizare sau o decolare, atât în timpul zilei, cât și în timpul nopții. Prin urmare, neaplicarea acestui tarif în cazul companiei Ryanair pe motiv că aceasta desfășoară rotații doar în timpul zilei nu ar respecta condițiile generale de aplicare a acestui tarif.

(170) Air France subliniază că aceste tarife publice sunt în general revizuite de-a lungul timpului și consideră că Ryanair – ca de altfel și ceilalți transportatori care operează dinspre și spre aeroportul din Pau – ar trebui să se supună eventualelor modificări ale nivelului acestor tarife.

6.1.5.2. ***Servicii de asistență aeroportuară.***

(171) Air France afirmă că serviciile de handling la sol efectuate în beneficiul său în Pau fac obiectul încheierii unui contract în mod oficial. Air France observă că, potrivit Orientărilor din 2005, „un administrator aeroportuar care acționează ca furnizor de servicii de handling la sol poate percepe tarife diferite pentru taxele de handling la sol facturate companiilor aeriene, în cazul în care aceste tarife diferite reflectă diferențe de cost legate de natura sau dimensiunea serviciilor furnizate". Air France subliniază că, în hotărârea sa din 3 mai 2005, Tribunalul administrativ din Pau a considerat că reducerea nejustificată a tarifele aferente serviciilor de handling la sol acordată Ryanair, constituie un ajutor de stat care, în lipsa notificării, trebuie considerat ilegal.

(172) Air France atrage atenția că ea oferă un număr mult mai mare de servicii dinspre și spre aeroportul Pau decât compania Ryanair. În aceste condiții, potrivit Air France, rezultă că tarifele acordate de CCIPB companiei Ryanair pentru serviciile de handling la sol din aeroport nu ar trebui să fie mai avantajoase decât cele de care beneficiază Air France.

6.1.5.3. ***Contractul de servicii de marketing încheiat cu AMS***

(173) Air France constată că acest tip de contracte între organismul de administrare a unui aeroport și filiala companiei Ryanair, AMS, pare a fi o practică des întâlnită a Ryanair în raport cu aeroporturile unde aceasta decide să deschidă linii aeriene. Air France afirmă că instanțele administrative franceze au sancționat deja acest tip de măsuri, în sensul că presupusele servicii de promovare nu au fost desfășurate sau au fost efectuate în condiții extrem de favorabile pentru Ryanair.

(174) Air France citează „dezechilibrul" pe care l-a remarcat Tribunalul administrativ din Pau, în hotărârea sa din 3 mai 2005, în ceea ce privește angajamentele reciproce ale părților la convenția încheiată între CCIPB și Ryanir în 2003. Air France consideră că există motive să fie pusă sub semnul întrebării existența unui echilibru între obligațiile părților la acordul din 2005 cu AMS. Potrivit Air France, nimic nu indică faptul că această sumă ar putea fi restituită, în întregime sau parțial, de către Ryanair în caz de închidere a rutei aeriene respective sau în caz de neîndeplinire a obiectivelor de promovare eventual stabilite.

(175) Air France nu contestă faptul că anumite ajutoare pentru servicii de „marketing" pot fi acceptate în temeiul normelor comunitare. Cu toate acestea, Air France consideră că este puțin probabil ca așa-zisul contractul de „servicii de marketing" să poată îndeplini condițiile necesare pentru a fi compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

6.1.5.4. ***Concluzie***

(176) Air France dorește să se înceteze efectuarea plăților care, în opinia acesteia, sunt necuvenite și de care Ryanair beneficiază la aeroportul din Pau începând cu 2005 și să se dispună recuperarea ajutorului ilegal de la Ryanair.

6.2. *OBSERVAȚIILE FORMULATE DE PĂRȚILE TERȚE INTERESATE CA URMARE A EXTINDERII PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE*

6.2.1. CAMERA DE COMERȚ ȘI DE INDUSTRIE DIN PAU -BÉARN (CCIPB)

(177) În opinia CCIPB, contractele de servicii de marketing și contractele de servicii aeroportuare pe care le-a încheiat cu companiile aeriene și/sau filialele acestora nu conțin niciun element de ajutor de stat.

(178) CCIPB constată că, în ceea ce privește contractele, natura și obiectul acestora sunt radical diferite și trebuie să fie analizate separat. Ar fi mai puțin important faptul că aceste contracte au putut fi încheiate în aceeași zi, dat fiind că fiecare urmărește un obiectiv diferit. Scopul contractului de servicii aeroportuare este de a stabili condițiile în care aeroportul din Pau pune la dispoziția companiilor aeriene instalațiile sale aeroportuare și le oferă diferite servicii aeroportuare contra cost. În schimb, contractul de servicii de marketing ar urmări să stabilească în ce condiții o companie aeriană trebuie să promoveze contra cost aeroportul din Pau și atracțiile turistice și de afaceri din regiunea Pau și Bearn pe site-ul său internet. Prin urmare, cele două tipuri de contracte nu ar fi legate intrinsec. În mod similar, faptul că clauzele și condițiile în care sunt asigurate serviciile aeroportuare de aeroport și în care sunt prestate serviciile de marketing de către o companie aeriană sau de o filială a acesteia pot apărea într-unul și același contract nu ar implica în mod obligatoriu că analiza juridică a existenței unui ajutor de stat ar trebui să cuprindă aceste două tipuri de servicii care nu „s-ar contrabalansa".

(179) În ceea ce privește comportamentul CCIPB și al celorlalte entități publice, CCIPB consideră că nu este necesar să fie evaluate împreună, cel puțin în ceea ce privește contractele de servicii de marketing (ceea ce justifică cu atât mai mult evaluarea separată a contractelor), din momentul în care aceste contracte sunt negociate și încheiate de CCIPB în mod absolut autonom, fără implicarea altor entități publice.

6.2.1.1. ***Contractele de servicii de marketing încheiate de CCIPB***

Imputabilitatea

(180) Potrivit CCIPB, plățile efectuate în temeiul contractelor de servicii de marketing nu sunt imputabile statului, deoarece CCIPB beneficiază de autonomie deplină în administrarea aeroportului în raport cu autoritățile sale de supraveghere. Deciziile de a plăti diverse sume, pe de o parte, către Ryanair și ulterior către AMS și, pe de altă parte, către Transavia, pentru servicii de marketing, ar fi fost luate de CCIPB în mod autonom și individual, fără implicarea directă sau indirectă a statului.

Avantajul economic acordat companiilor aeriene

(181) CCIPB consideră că a acționat în mod vădit ca un investitor privat în economia de piață prudent. În special, societatea AMS și societatea Transavia ar fi furnizat veritabile servicii comerciale, cum ar fi linkuri pe site-urile lor care permit utilizatorilor de internet să fie transferați direct către site-urile CCIPB, și al căror cost ar corespunde prețului pieței. CCIPB subliniază în acest sens nivelul semnificativ de frecventare a site-urilor internet ale companiilor Ryanair și Transavia.

(182) CCIPB observă, printre altele, că prețurile practicate de către AMS sunt aplicate în conformitate cu lista stabilită în grila tarifară publică disponibilă pe site-ul său. Această listă ar fi aplicată fără deosebire tuturor clienților aeroportuari ai societății AMS, inclusiv unor aeroporturi britanice privatizate în întregime. Transavia ar asigura, la rândul său, servicii de marketing pentru un aeroport privat din Italia.

(183) Mai mult, potrivit CCIPB, se pare că anumite aeroporturi franceze, administrate de întreprinderi private (în calitate de entități delegatare pentru servicii publice), ar fi încheiat un contract de servicii de marketing cu AMS, cum ar fi aeroportul Tarbes-Lourdes-Pyrénées, administrat de societatea canadiană SNC-Lavalin. CCIPB consideră că aceasta este o dovadă a conformității comportamentului său cu cel al unui operator privat.

(184) Pe de altă parte, CCIPB observă că natura forfetară a prețului plătit pentru serviciile furnizate nu pare fi un criteriu determinant pentru calificarea drept ajutor de stat și că sumele plătite în temeiul contractului Pau-Charleroi permit obținerea unor servicii diferite de cele de care beneficiază CCIPB în temeiul contractului Pau-Londra, astfel încât CCIPB nu ar plăti de două ori pentru același serviciu. CCIPB consideră, de asemenea, că sumele plătite sunt insuficiente pentru deschiderea unei linii aeriene.

(185) CCIPB consideră că, prin cumpărarea acestor servicii de marketing la prețurile menționate în contracte, a beneficiat de contrapartide economice incontestabile pentru două motive. În primul rând, serviciile de marketing ar fi avut un impact favorabil asupra veniturilor din operarea aeroportului, contribuind, printre altele, la un flux crescut de pasageri în aeroport. Mai mult, și cu titlu suplimentar, aceste contrapartide ar fi adus totodată beneficii întregului oraș Pau și regiunii sale.

(186) CCIPB nu împărtășește punctul de vedere ar consultantului potrivit căruia „strategia companiei Ryanair care stă la baza încheierii de contracte de servicii de marketing este de a obține o subvenție din partea aeroportului pentru a-și menține prețurile la un nivel scăzut". Spre deosebire de consultant, CCIPB consideră că are un interes comercial mare să cumpere astfel de servicii, deoarece aeroportul din Pau este un aeroport regional care nu beneficiază de un aflux natural de pasageri suficient pentru a-și echilibra conturile de exploatare. CCIPB afirmă că, de la sosirea companiei Ryanair la aeroport și ca urmare a eforturilor de promovare de pe site-ul său internet, aeroportul din Pau și-a intensificat în mod considerabil traficul.

(187) În cele din urmă, CCIPB precizează că a refuzat să reînnoiască contractul de servicii de marketing cu AMS pe motiv că noile prețuri supuse negocierii erau prea ridicate. Această decizie ar confirma că nu era dispusă să accepte compania Ryanair cu orice preț.

Denaturarea concurenței

(188) Potrivit CCIPB, sumele plătite pentru serviciile de marketing nu au afectat în niciun fel concurența între companiile aeriene sau între aeroporturi. CCIPB subliniază faptul că trebuie să depună eforturi de promovare, confruntându-se cu dificultăți extrem de mari în atragerea companiilor aeriene, întrucât acestea din urmă preferă să se instaleze pe aeroporturile urbane care sunt mai atrăgătoare pentru turismul de agrement. CCIPB face trimitere la aeroportul Biarritz-Anglet-Bayonne, care deservește o regiune cunoscută pentru plajele sale, și aeroportul Tarbes-Lourdes, care beneficiază de prezența sitului religios de la Lourdes.

(189) CCIPB observă că, la aeroportul din Pau, concurența din partea companiilor low-cost nu a afectat în niciun fel activitatea companiei Air France, care a crescut în mod constant până în 2008, când a izbucnit criza economică. Pe de altă parte, CCIB subliniază că, înainte de sosirea companiei Ryanair în 2003, nicio companie aeriană nu opera o linie internațională de pe aeroportul din Pau și că această sosire nu a afectat, așadar, concurența în ceea ce privește rutele existente.

6.2.1.2. ***Contractele de servicii aeroportuare***

(190) CCIPB amintește faptul că toate tarifele de aeroport sunt aplicate cu strictețe și în mod identic tuturor utilizatorilor și tuturor companiilor aeriene de pe platforma aeroportului din Pau. În acest sens, CCIPB neagă existența oricăror practici discriminatorii.

(191) Pe de altă parte, CCIPB nu împărtășește opinia consultantului potrivit căreia tarifele nereglementate variază de la o companie aeriană la alta fără motive întemeiate. Potrivit CCIPB, tarifele aferente serviciilor nereglementate sunt negociate cu fiecare companie aeriană ținându-se seama de particularitățile fiecăreia. CCIPB concluzionează că niciunul dintre contractele de servicii aeroportuare analizate de Comisie nu conține vreun element de ajutor de stat.

6.2.1.3. ***Subvenții acordate aeroportului***

(192) CCIPB consideră că niciuna dintre „subvențiile” primite de aeroportul din Pau în perioada 2000-2010 și care fac obiectul procedurii oficiale de investigare nu conține elemente de ajutor de stat.

Subvenții care țin de atribuțiile de autoritate publică

(193) Potrivit CCIPB, subvențiile în valoare de valoare de 3,521 milioane EUR menționate la secțiunea 4.3.1 erau destinate finanțării misiunilor încredințate prin lege operatorilor aeroportuari, dar care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor sale de autoritate publică. Astfel, aceste misiuni nu ar fi de natură economică și, din acest motiv, subvențiile în cauză nu ar intra în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

Subvenții pentru investiții

(194) CCIPB consideră că subvențiile pentru investiții din partea sindicatului mixt și a colectivităților locale nu conțin elemente de ajutor de stat. Aceste sume ar fi fost utilizate pentru a finanța investițiile făcute de proprietarii infrastructurii aeroportuare pentru întreținerea și îmbunătățirea acesteia, altfel spus pentru valorificarea propriului patrimoniu. Prin urmare, aceste investiții ar fi efectuate exclusiv în beneficiul proprietarilor acestora. Aceste sume nu ar conferi însă niciun avantaj economic pentru CCIPB, deoarece nu ar reduce cheltuielile de funcționare pe care trebuie să le suporte în mod normal în calitate de organism de administrare a aeroportului. Acestea ar fi doar „în tranzit” la CCIPB căreia, în calitate de administrator al echipamentului public, i s-a încredințat misiunea de a efectua respectivele lucrări de întreținere, de realiniere la standarde și de îmbunătățire.

(195) Astfel, potrivit CCIPB, prin plata unor subvenții pentru investiții, autoritatea concedentă și colectivitățile locale intervin în mod firesc în calitate de proprietari ai infrastructurilor aeroportuare, în limitele prevăzute de contractul de concesiune de echipamente publice pentru lucrări de realiniere la standardele din domeniu, de întreținere și îmbunătățire a serviciului public aeroportuar, pentru valorificarea patrimoniului lor. Prin urmare, ar fi vorba de investiții care revin, în mod evident, proprietarului echipamentului public și nu operatorului acestuia.

(196) CCIPB observă, de asemenea, că, după expirarea contractului de concesiune (la sfârșitul anului 2015), va trebui să restituie proprietarilor respectivele infrastructuri aeroportuare, cu tot cu investițiile efectuate.

(197) Pe de altă parte, subvențiile în cauză nu ar fi denaturat în niciun fel concurența cu alte aeroporturi învecinate (Tarbes-Lourdes-Pyrénées și Biarritz-Anglet-Bayonne), deoarece și acestea din urmă ar fi primit subvenții similare din partea autorităților lor concedente.

(198) În ceea ce privește suma de 38 000 EUR primită de la Gaz de France în 2003, CCIPB observă că această măsură nu este imputabilă statului, ci a fost luată în mod autonom de Gaz de France. De altfel, această decizie nu ar fi oferit niciun avantaj economic aeroportului din Pau, dat fiind că Gaz de France ar fi acționat ca un investitor privatprudent în economia de piață. Gaz de France ar fi sugerat, într-adevăr, CCIB să implementeze o instalație de cogenerare, care permitea aeroportului să realizeze economii de energie în materie de încălzire și de climatizare, iar societății Gaz de France să poată furniza gazul necesar pentru funcționarea acesteia.

Compatibilitatea în temeiul Deciziei 2005/842/CE a Comisiei

(199) CCIPB constată că Decizia 2005/842/CE a Comisiei ([30]) (denumită în continuare „Decizia SIEG din 2005") se aplică măsurilor analizate. CCIPB subliniază că, în domeniul de aplicare a acestei decizii, sunt într-adevăr incluse „compensația pentru serviciu public pentru aeroporturi (…), al căror trafic anual mediu nu depășește 1 000 000 de pasageri în cazul aeroporturilor (…) pe parcursul a două exerciții financiare anterioare celui în care a fost atribuit serviciul de interes economic general" și „care primesc o compensație anuală pentru serviciul în cauză sub 30 milioane EUR" (articolul 2. Astfel, pentru CCIPB; care consideră că i s-a încredințat prestarea unui serviciu public aeroportuar, în cazul în care subvențiile plătite aeroportului constituie ajutoare de stat, aceste ajutoare ar fi compatibile și exceptate de la obligația de notificare prealabilă în temeiul deciziei SIEG din 2005.

Compatibilitatea în temeiul Orientărilor din 2005

(200) CCIPB susține, în subsidiar, că subvențiile primite de aeroportul din Pau și CCIPB îndeplinesc criteriile de compatibilitate prevăzute de Orientările din 2005.

6.2.2. RYANAIR

(201) Ryanair susține că Comisia a fuzionat, în mod eronat, cele două acorduri încheiate cu CCIPB, unul de către Ryanair și altul de către AMS, într-un singur caz referitor la un presupus ajutor de stat. Compania aeriană adaugă că analiza privind relația dintre AMS și aeroportul din Pau merge împotriva tendinței generale în raport cu succesul comercial al ofertei companiei Ryanair, că AMS are un număr mare de clienți (printre care nu se numără doar aeroporturi) și că modelul său este din ce în ce mai des reprodus pe site-urile altor companii aeriene.

6.2.2.1. ***Raportul consultantului din 30 martie 2011***

(202) Ryanair contestă unele dintre concluziile raportului realizat de consultant, în special următoarele trei afirmații ([31]):

(a) „Site-ul Ryanair pare astfel, înainte de toate, comparabil cu site-urile altor companii aeriene care găzduiesc în general doar un număr redus de mesaje publicitare plătite și pe care aeroporturile nu își fac reclamă". Ryanair declară că afirmația potrivit căreia celelalte companii aeriene nu propun mesaje publicitare plătite pe site-urile lor este inexactă. Aceasta susține că practica respectivă este din ce în ce mai răspândită și că aeroporturile regionale, care se confruntă cu o cerere scăzută, consideră din ce în ce mai mult site-urile companiilor aeriene low-cost, care se numără printre clienții lor, ca fiind mijlocul cel mai bun de a-și face publicitate. Ryanair este totodată un exemplu de companie aeriană care face publicitate, pe site-ul său, serviciilor de parcare ale unui aeroport de prim rang printre clienții căruia se află.

(b) Ryanair susține că este inexact să se afirme că aeroporturile nu sunt comparabile cu alte entități care își fac reclamă pe site-ul său, în măsura în care serviciile aeroportuare oferite pasagerilor săi nu pot fi separate de serviciile oferite pasagerilor de către Ryanair însăși. Compania susține că potențialii pasageri care văd o reclamă pentru un aeroport pe site-ul său vor genera venituri pentru aeroport, indiferent dacă aceștia vor zbura sau nu cu compania Ryanir. Prin urmare, Ryanair susține că situația aeroporturilor care își fac reclamă pe site-ul său este, contrar opiniei Comisiei, asemănătoare cu cea a altor entități care își fac reclamă precum hotelurile și societățile de închiriere de automobile.

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

([31]) Decizia de extindere a procedurii, considerentul 38.

(c) Potrivit Ryanair, „consultantul pune în discuție caracterul rațional al comportamentului unor aeroporturi care și-ar cheltui propriile fonduri în beneficiul unor companii aeriene pentru a atrage clienți pentru zborurile pe care le deservesc, chiar dacă acești pasageri suplimentari vor aduce profit în mod direct companiilor aeriene respective" în mod eronat. Potrivit Ryanair, faptul că prestarea de servicii de marketing ar aduce beneficii furnizorului de spații publicitare, și anume Ryanair, nu înseamnă că aceasta nu ar aduce beneficii și aeroportului care cumpără aceste servicii. Pentru Ryanair contează mai puțin faptul că un aeroport își face sau nu reclamă pe site-ul său, dat fiind că gradul de ocupare al acesteia este similar în ceea ce privește zborurile către aeroporturile care au încheiat un acord de publicitate cu AMS și cele către aeroporturile care nu au încheiat un astfel de acord. Ryanair adaugă că, dat fiind că aeroporturile regionale nu sunt, în general, bine poziționate pe piață, publicitatea este o necesitate. Aceasta afirmă, de asemenea, că Comisia își concentrează, în mod greșit, analiza pe avantajele pentru compania aeriană, întrucât criteriul operatorului în economia de piață nu impune ca o măsură să nu genereze niciun fel de avantaj pentru un terț, fiind inclus aici furnizorul spațiului publicitar. Ryanair subliniază că acordurile de marketing încheiate de AMS cu diverse aeroporturi sunt separate de acordurile încheiate de Ryanair cu diverse aeroporturi și nu depind de presupusul „avantaj" pe care îl oferă companiei reclama la aeroport de pe ryanair.com.

6.2.2.2. ***Tratarea companiilor AMS și Ryanair ca beneficiar unic***

(203) Ryanair consideră că acordul de servicii aeroportuare încheiat cu ea de către CCIPB și acordul de marketing încheiat cu AMS sunt separate și independente, că se referă la servicii diferite și că nu există nicio legătură care să justifice luarea în considerare a acestora ca o sursă unică de „măsuri". În opinia acesteia, acordurile cu AMS au adus beneficii CCIPB, în calitate de cumpărător de servicii de publicitate, și nu urmăresc să îmbunătățească gradul de ocupare sau randamentul companiei pe rutele pe care le operează.

6.2.2.3. ***Resursele de stat și lipsa imputabilității***

(204) Ryanair contestă faptul că deciziile luate de către CCIPB ar fi imputabile statului și afirmă că acordurile încheiate de aceasta din urmă cu Ryanair și cu AMS nu au implicat niciun transfer de resurse ale statului francez.

(205) Ryanair afirmă că CCIPB nu este o altă fațetă a statului francez și că imputabilitatea nu poate fi stabilită doar pe motiv că CCIPB este o întreprindere publică și că este, prin urmare, sub controlul statului francez. În opinia companiei aeriene, Comisia trebuie să examineze rolul autorităților publice în deciziile luate de CCIPB în raport cu Ryanair și AMS.

(206) În plus, Ryanair face trimitere la jurisprudența instanțelor franceze, pe baza căreia consideră că camerele de comerț și de industrie sunt entități originale care au o dublă natură și că ar trebui să fie încadrate în categoria „instituțiilor publice economice".

(207) În ceea ce privește implicarea statului în procesul de luare a deciziilor, Ryanair susține că statul trebuie să fie informat doar cu privire la anumite decizii și numai ulterior.

6.2.2.4. ***Planul de afaceri***

(208) Ryanair susține că lipsa unui plan de afaceri la momentul încheierii acordurilor din 2005 nu poate fi utilizată ca dovadă a faptului că acordurile nu sunt conforme cu criteriul operatorului în economia de piață.

6.2.2.5. ***Observațiile companiei Ryanair de miercuri, 10 aprilie 2013***

(209) La 10 aprilie 2013, Ryanair a transmis două note redactate de societatea Oxera și o analiză realizată de Prof. dr. Damien P. McLoughlin.

Prima notă din partea societății Oxera – Definirea valorii de referință pe piață în analiza comparativă în vederea efectuării de teste în raport cu criteriul operatorului în economia de piață. Cazurile privind ajutoarele de stat referitoare la Ryanair, notă redactată de Oxera pentru Ryanair, 9 aprilie 2013

(210) Oxera consideră că metoda Comisiei care constă în a accepta doar aeroporturile de referință situate în aceeași zonă de deservire în care este situat și aeroportul care face obiectul analizei este eronată.

(211) Oxera argumentează că prețurile de referință de pe piață obținute de la aeroporturile de referință nu sunt afectate de ajutoarele de stat acordate aeroporturilor din jur. Prin urmare, este posibil să se estimeze în mod fiabil o valoare de referință pe piață la aplicarea criteriului operatorului în economia de piață.

(212) Astfel:

(a) se utilizează în mod curent analize de referință la testele în raport cu criteriul operatorului în economia de piață efectuate în alte domenii decât în cel al ajutoarelor de stat;

(b) întreprinderile se influențează reciproc cu privire la deciziile luate doar în măsura în care produsele lor sunt substituibile sau complementare;

(c) aeroporturile situate în aceeași zonă de deservire nu sunt neapărat într-un raport de concurență unele cu altele, iar aeroporturile de referință utilizate în rapoartele prezentate se confruntă cu o concurență redusă din partea aeroporturilor publice din zona lor de deservire [mai puțin de o treime din aeroporturile comerciale situate în zona de deservire a aeroporturilor de referință se află în întregime în proprietatea statului și niciunul dintre aeroporturile situate în aceeași zonă de deservire ca aeroporturile de referință nu făcea obiectul unei proceduri în materie de ajutoare de stat (în aprilie 2013)];

(d) chiar și atunci când aeroporturile de referință se confruntă cu o concurență din partea aeroporturilor publice în aceeași zonă de deservire, există motive de a considera comportamentul lor conform cu criteriul operatorului în economia de piață (de exemplu, în cazul în care sectorul privat deține o participație semnificativă sau în cazul în care aeroportul este administrat la nivel privat).

(e) aeroporturile care îndeplinesc criteriul operatorului în economia de piață nu își vor stabili prețurile la un nivel inferior costului incremental.

A doua notă din partea societății Oxera – Principiile care stau la baza analizei rentabilității la efectuarea testelor în raport cu criteriul operatorului în economia de piață. ***Cazurile privind ajutoarele de stat referitoare la Ryanair, notă redactată de Oxera pentru Ryanair, 9 aprilie 2013***

(213) Oxera susține că analiza rentabilității pe care a efectuat-o în rapoartele prezentate Comisiei urmează principiile pe care le-ar adopta un operator rațional din sectorul privat și reflectă abordarea care reiese din deciziile anterioare ale Comisiei.

(214) Principiile care stau la baza analizei rentabilității sunt următoarele:

(a) evaluarea este realizată pe etape;

(b) nu este neapărat necesar un plan de afaceri *ex ante*;

(c) în cazul unui aeroport care nu este supraaglomerat, abordarea bazată pe tarifarea unică („single till") este metoda de tarifare adecvată;

(d) trebuie să fie luate în considerare doar veniturile legate de activitatea economică a aeroportului aflat în activitate;

(e) ar trebui luată în considerare durata totală a acordului, inclusiv eventualele prelungiri;

(f) fluxurile financiare ar trebui actualizate pentru a evalua rentabilitatea acordurilor.

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

Analiza efectuată de Prof.dr. Damien P. McLoughlin – Consolidarea unei mărci: De ce și cum ar trebui să investească mărcile mici în marketing, notă redactată pentru Ryanair, 10 aprilie 2013

(216) Documentul urmărește să stabilească logica comercială care explică din ce motive aeroporturile regionale decid să cumpere spațiu de publicitate de la AMS pe ryanair.com.

(217) Există un număr mare de aeroporturi deosebit de solide, bine cunoscute și folosite în mod periodic. Concurenții mai slabi trebuie să depășească comportamentul de cumpărare static al consumatorilor pentru a-și dezvolta afacerea. Aeroporturile regionale mai mici trebuie să găsească o cale de a comunica în permanență mesajul privind marca lor unui public cât mai larg posibil. Formele tradiționale de comunicare în materie de marketing necesită cheltuieli care depășesc resursele acestora.

(218) Publicitatea prin intermediul societății AMS:

(a) oferă posibilitatea de a ajunge la o parte semnificativă a persoanelor care au deja în vedere cumpărarea unei călătorii;

(b) presupune costuri destul de scăzute (tarifare la nivelul ratelor comerciale pentru comunicarea online);

(c) permite comunicarea la punctul de cumpărare;

(d) face posibilă publicitatea creativă.

6.2.2.6. ***Observațiile companiei Ryanair din 20 decembrie 2013***

(219) La 20 decembrie 2013, Ryanair și-a prezentat observațiile referitoare la plățile către AMS. Ryanair contestă evaluarea preliminară efectuată de Comisie potrivit căreia plățile efectuate către AMS constituie costuri pentru aeroport, dat fiind că această abordare nu ține seama de valoarea serviciilor furnizate aeroportului de către AMS. În plus, aceasta consideră că, în scopul analizei în raport cu criteriul operatorului în economia de piață, ar trebui să se facă deosebirea între achiziția de servicii de marketing evaluată la prețul pieței și un contract conex aeroport-companie aeriană.

(220) În sprijinul argumentației sale, Ryanair prezintă o analiză în care se compară prețurile aplicate de AMS cu prețurile propuse de alte site-uri de călătorii pentru servicii comparabile ([32]). Concluzia analizei este că prețurile practicate de către AMS fie au fost mai mici decât media, fie s-au situat în intervalul median al prețurilor practicate de site-uri internet de referință.

(221) Potrivit Ryanair, aceasta arată că prețurile practicate de societatea AMS sunt conforme cu prețurile pieței și că decizia luată de către un aeroport public de a achiziționa serviciile societății AMS este în conformitate cu criteriul operatorului în economia de piață. Ryanair oferă totodată dovezi cu privire la serviciile furnizate aeroporturilor în limitele prevăzute de contractele cu AMS, pentru a demonstra valoarea acestor servicii pentru aeroporturi.

(222) În opinia companiei Ryanair, deși Comisia insistă ca acordurile societății AMS și acordurile privind serviciile aeroportuare ale companiei Ryanair să se supună unuia și aceluiași criteriu, și anume criteriul operatorului în economia de piață (o abordare pe care Ryanair o contestă), valoarea serviciilor furnizate de către AMS aeroporturilor nu ar trebui să fie subestimată.

(223) În plus, Ryanair face trimitere la concluziile diferitelor rapoarte care confirmă că aceasta deține o marcă paneuropeană cu o capacitate puternică de a genera valoare pentru serviciile sale de publicitate.

6.2.2.7. ***Observațiile companiei Ryanair din 17 ianuarie 2014***

(224) Ryanair a prezentat un raport redactat de consilierul său economic cu privire la principiile care, în opinia companiei aeriene, ar trebui să se aplice unui criteriu de rentabilitate a operatorului în economia de piață, care să acopere atât acordurile privind serviciile aeroportuare încheiate între Ryanair și aeroporturi, cât și acordurile de marketing încheiate între AMS și respectivele aeroporturi ([33]). Ryanair subliniază că aceasta nu pune în niciun caz sub semnul întrebării poziția sa potrivit căreia acordurile societății AMS și acordurile privind serviciile aeroportuare ar trebui să fie supuse separat criteriului operatorului în economia de piață.

(225) În raport se afirmă că încasările generate de AMS ar trebui să fie incluse la venituri în cadrul unei analize comune a rentabilității, în vreme ce cheltuielile societății AMS ar trebuie incluse la costuri. În acest scop, raportul propune o metodă bazată pe fluxurile de trezorerie care prevede considerarea cheltuielilor care se referă la AMS drept cheltuieli de funcționare suplimentare.

(226) Raportul argumentează că activitățile de marketing contribuie la crearea și consolidarea valorii mărcii, ceea ce poate genera activități și profit, nu doar pe durata contractului de servicii de marketing, ci și după expirarea sa. Aceasta s-ar întâmpla îndeosebi atunci când, ca urmare a unui acord cu Ryanair, alte companii aeriene s-ar instala la aeroport, atrăgând, la rândul lor, operatori comerciali și mărind astfel veniturile provenite din activitățile non-aeronautice ale aeroportului. Potrivit Ryanair, în cazul în care Comisia efectuează o analiză comună a rentabilității, ar trebui să se țină seama de aceste profituri, considerând cheltuielile referitoare la AMS drept cheltuieli suplimentare de funcționare, profiturile suplimentare fiind calculate după deducerea plăților către AMS.

([32]) Oxera, „Are prices set by AMS in line with the market rate?”, redactat pentru Ryanair, 20 decembrie 2013.
([33]) Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?” redactat pentru Ryanair, 17 ianuarie 2014.

(227) Mai mult, Ryanair consideră că ar putea fi inclusă o valoare finală printre profiturile suplimentare preconizate la sfârșitul perioadei de valabilitate a acordului privind serviciile aeroportuare pentru a ține seama de valoarea generată după expirarea acordului. Valoarea finală ar putea fi ajustată pe baza unei ipoteze prudente privind probabilitatea ca acordul cu Ryanair să fie reînnoit sau potrivit căreia se vor conveni condiții similare cu alte companii. Ryanair consideră că astfel va fi posibilă estimarea unei limite inferioare pentru profiturile generate împreună de acordul încheiat cu AMS și de acordul privind serviciile aeroportuare, ținând seama de caracterul incert al profiturilor suplimentare după expirarea acordului privind serviciile aeroportuare.

(228) În sprijinul acestei abordări, raportul prezintă o sinteză a rezultatelor unor studii privind efectul publicității asupra valorii de marcă. Aceste studii recunosc că publicitatea poate consolida valoarea de marcă și poate fideliza clienții într-o mai mare măsură. Potrivit raportului, publicitatea pe ryanair.com crește în special vizibilitatea mărcii în cazul unui aeroport. În raport se mai specifică faptul că aeroporturile regionale mai mici care doresc o creștere a traficului lor pot, printre altele, să-și consolideze valoarea de marcă prin încheierea unor acorduri de publicitate cu AMS.

(229) Raportul afirmă că abordarea bazată pe fluxurile de trezorerie este de preferat abordării bazate pe capitalizare, potrivit căreia cheltuielile referitoare la AMS ar fi tratate drept cheltuieli de capital pentru un activ necorporal (și anume valoarea de marcă a aeroportului). Cheltuielile de marketing ar fi capitalizate ca active necorporale și ulterior amortizate pe durata de viață utilă a activelor, stabilindu-se o valoare reziduală la expirarea prevăzută a acordului privind serviciile aeroportuare. Această abordare nu ar raporta însă profiturile suplimentare aduse aeroportului ca urmare a semnării acordului privind serviciile aeroportuare cu Ryanair și este, de asemenea, dificil să se estimeze valoarea activelor necorporale date fiind cheltuielilor legate de marcă și durata de viață utilă a activelor.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) AMS declară că nu a beneficiat de ajutoare de stat și că CCIPB a acționat în conformitate cu criteriul operatorului în economia de piață față de aceasta.

(231) AMS argumentează că sumele datorate de CCIPB societății AMS în temeiul serviciilor de marketing corespundeau prețurilor pieței pentru servicii cu o valoare reală pentru aeroport.

(232) AMS susține că următoarele trei afirmații prezentate în raportul consultantului, astfel cum sunt expuse în decizia de extindere a procedurii, sunt eronate, din motivele de mai jos:

(a) „Site-ul companiei Ryanair pare comparabil cu cel al altor companii aeriene care, în general, nu propun mesaje publicitare plătite și pe care aeroporturile nu își fac publicitate” – AMS susține că este inexact să se afirme că alte companii aeriene nu propun mesaje publicitare plătite pe site-urile lor. Potrivit societății, acest lucru se întâmplă realmente, iar ryanair.com a fost doar un precursor în acest domeniu. AMS argumentează că site-ul Ryanair este diferit în măsura în care acesta se distinge prin interesul pe care îl prezintă pentru cei care doresc să își facă reclamă datorită popularității sale. AMS observă că publicitatea pe ryanair.com prezintă un interes deosebit pentru aeroporturi deoarece aceasta vizează în întregime pasagerii potențiali, permite creșterea veniturilor provenite din activitățile non-aeronautice și îi aduce aeroportului o notorietate internațională mai mare.

(b) „Aeroporturile nu pot fi comparate cu celelalte entități care și-ar putea face reclamă pe site-urile unor companii aeriene precum Ryanair, deoarece serviciile furnizate de un aeroport pasagerilor companiei Ryanair nu pot, prin natura lor să fie separate de cele oferite de compania aeriană însăși, spre deosebire de alte servicii, cum ar fi cazarea sau închirierea de automobile” – AMS afirmă că serviciile oferite pasagerilor de aeroporturi (de exemplu, puncte de vânzare cu amănuntul, parcări, restaurante etc.) sunt ușor de separat de serviciile oferite pasagerilor de către Ryanair. AMS adaugă că faptul că serviciile oferite pasagerilor de aeroport sunt sau nu „asociate” celor oferite de Ryanair nu schimbă cu nimic interesul pe care acest tip de publicitate îl prezintă pentru aeroport. Potrivit AMS, același raționament se aplică și aeroporturilor private care plătesc pentru serviciile societății, precum și hotelurilor și societăților de închiriere de automobile care sunt partenere ale companiei Ryanair, ale căror servicii ar putea fi, la rândul lor, considerate ca fiind asociate (sau nu) celor oferite de Ryanair.

(c) „nu este justificat ca aeroporturile să aloce resurse proprii unor companii aeriene pentru a încuraja pasagerii să zboare cu aceste companii către aeroporturile respective, dat fiind că acești pasageri suplimentari generează beneficii directe pentru companiile aeriene în cauză” – AMS argumentează că motivul pentru care aeroporturile își fac publicitate pe ryanair.com este dorința acestora de a crește ponderea pasagerilor care sosesc, care contribuie, în general, la venituri mai mari din activități non-aeronautice pentru aeroporturi. AMS adaugă că aeroporturile trebuie, printre altele, să își facă publicitate pentru a-și consolida notorietatea la nivel internațional și că demersul lor este comparabil cu publicitatea pe care și-o fac marile întreprinderi multinaționale, precum Coca-Cola, McDonald's, Nike etc. În opinia sa, pentru companie este mai puțin important dacă un aeroport își face sau nu publicitate pe site-ul Ryanair, în măsura în care acest lucru nu schimbă în niciun fel numărul total de pasageri și, în orice caz, faptul că Ryanair poate sau nu să obțină beneficii ca urmare a publicității pe care un aeroport și-o face pe ryanair.com este fără importanță din punct de vedere comercial pentru aeroport.

(233) AMS subliniază că nu există niciun motiv pentru a pune sub semnul întrebării logica de ordin comercial care stă la baza deciziei luate de un aeroport de a-și face publicitate pe ryanair.com atunci când serviciile sunt furnizate la prețul pieței. AMS adaugă faptul că aeroporturile regionale au nevoie de acest tip de publicitate pentru supraviețuirea și dezvoltarea acestora.

(234) AMS consideră că publicitatea pe site-ul Ryanair permite creșterea numărului de pasageri care sosesc, care pot genera într-o mai mare măsură venituri din activități non-aeronautice pentru aeroport decât pasagerii care pleacă în străinătate de pe aeroport. Aceasta deduce de aici că este, prin urmare, mai pertinent să se facă publicitate comercială pe site-ul Ryanair pentru a atrage pasageri la sosire, decât să se facă o publicitate care vizează pasagerii de pe plan local în ziare sau în alte mijloace de informare în masă.

(235) AMS susține că Orientările din 2005 nu se aplică relației dintre un aeroport și un furnizor de servicii de marketing, iar faptul că societatea-mamă a companiei AMS este un transportator aerian nu este suficient pentru ca orientările să fie aplicabile.

6.3. *OBSERVAȚII DIN PARTEA PĂRȚILOR TERȚE INTERESATE CA URMARE A PUBLICĂRII ÎN* JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE *A UNUI ANUNȚ PRIN CARE STATELE MEMBRE ȘI PĂRȚILE TERȚE INTERESATE AU FOST INVITATE SĂ PREZINTE OBSERVAȚIILE LOR CU PRIVIRE LA APLICAREA NOILOR ORIENTĂRI LA CAZURILE ÎN CURS DE DESFĂȘURARE*

6.3.1. AIR FRANCE

(236) Air France contestă aplicarea noilor orientări la cazurile privind ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor, chiar dacă aceste ajutoare au fost acordate înainte de publicarea acestora, din diverse motive:

(a) potrivit companiei Air France, acest lucru ar constitui o aplicare retroactivă a noilor orientări care ar favoriza actorii lipsiți de scrupule prin legitimarea unor comportamente care nu sunt conforme cu normele aplicabile la data la care acestea au fost puse în aplicare. În schimb, această abordare ar penaliza actorii care au respectat Orientările din 2005 evitând să primească fonduri publice;

(b) Air France susține totodată că aplicarea noilor orientări pentru ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor înainte de intrarea lor în vigoare este contrară principiilor generale de drept și jurisprudenței europene.

(237) Air France susține că noile orientări vor avea drept rezultat favorizarea noilor operatori în detrimentul operatorilor tradiționali. Astfel, prin faptul că permit unei noi companii aeriene să plătească numai costul marginal legat de activitatea sa, acestea ar discrimina operatorii tradiționali ai aeroportului care sunt supuși unor tarife mai mari.

(238) În fine, autoritățile franceze reamintesc că, deși condiția privind accesibilitatea nediscriminatorie la infrastructura unui aeroport poate părea îndeplinită cu ușurință în teorie, în practică lucrurile stau cu totul altfel, anumite modele de afaceri fiind dezavantajate în mod intenționat.

6.3.2. CCIPB

(239) CCIPB a făcut trimitere la observațiile sale anterioare și a prezentat o analiză care descrie din ce motive subvențiile pentru investiții, în măsura în care acestea erau considerate drept ajutoare pentru funcționare în favoarea sa, sunt compatibile cu dispozițiile secțiunii 5.1.2 din noile orientări, care permit autorizarea retroactivă a ajutoarelor pentru funcționare acordate aeroporturilor înainte de intrarea lor în vigoare.

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(240) Această organizație neguvernamentală a prezentat observații critice cu privire la noile orientări și la deciziile Comisiei în sectorul aerian până în prezent, ca urmare a unor pretinse consecințe nefaste asupra mediului.

7. **OBSERVAȚIILE AUTORITĂȚILOR FRANCEZE**

7.1. *OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE AUTORITĂȚILE FRANCEZE CA URMARE A INIȚIERII PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE*

7.1.1. CONTRACTUL DE SERVICII AEROPORTUARE DIN 2005

(241) Autoritățile franceze constată că respectivul contract de servicii aeroportuare din 2005 se limitează la a reaminti condițiile tarifare ale aeroportului care sunt publice și aplicabile în mod identic tuturor transportatorilor care deservesc aeroportul.

(242) În ceea ce privește tariful de staționare, reglementările tarifare ale aeroportului preved că acest tarif este datorat numai din momentul în care aeronava staționează mai mult de două ore pe aerodrom. Astfel, potrivit autorităților franceze, în condițiile în care timpul de escală al avioanelor operate de Ryanair se limitează, în general, la 25 minute, este normal că acestei societăți să nu i se perceapă tarife de staționare.

(243) În mod similar, în ceea ce privește tariful de balizaj, acesta se datorează doar atunci când se utilizează lămpi de balizaj (și anume pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă). Potrivit autorităților franceze, dat fiind că zborurile companiei Ryanair sunt operate doar în timpul zilei, acestea nu necesită utilizarea serviciului de balizaj, iar tariful corespunzător acestuia nu este, prin urmare, datorat.

7.1.2. TAXA DE AVIAȚIE CIVILĂ

(244) Autoritățile franceze oferă detalii cu privire la taxa de aeroport, prezentată la secțiunea 4.3.2, precum și cu privire la taxa de aviație civilă.

(245) În ceea ce privește taxa de aviație civilă, prevăzută la articolul 302 a K din Codul general al impozitelor, aceasta este încasată de stat de la transportatorii aerieni și vizează finanțarea misiunilor Direcției generale a aviației civile care nu sunt finanțate prin intermediul tarifelor pentru serviciile prestate. Aceasta se calculează pe baza numărului de pasageri și a tonelor de marfă și de corespondență la bord la plecarea din Franța. Nivelul de tarifare intracomunitară aferent acesteia este stabilit la articolul menționat anterior și este identic pe întreg teritoriul Franței. Stabilirea nivelului taxei și perceperea taxei intră sub incidența statului, iar operatorii aeroportuari nu sunt implicați în acest proces.

7.1.3. CONTRACTUL ÎNCHEIAT ÎNTRE CCIPB ȘI SOCIETATEA AMS

(246) În ceea ce privește contractul dintre CCIPB și AMS, care constituie temeiul procedurii de notificare, autoritățile franceze observă că, potrivit acestui contract, AMS dispune de o licență exclusivă pentru propunerea de servicii de marketing pe site-ul de călătorii www.ryanair.com. Autoritățile franceze observă că acest site propune totodată servicii aeriene la plecarea de pe numeroase aeroporturi din Europa.

(247) Autoritățile franceze constată că CCIPB a furnizat documente care fac parte din oferta comercială a site-ului www.voyages-sncf.com, serviciile propuse pe acest site fiind deosebit de asemănătoare cu cele care fac obiectul contractului cu AMS. Aceste servicii ar fi evaluate la […] milioane EUR fără taxe, echivalentul a […] EUR cu toate taxele incluse, sumă care pare să se situeze la o valoare comparabilă cu cea facturată de filiala societății Ryanair.

(248) Autoritățile franceze consideră că ar trebui luate în considerare și celelalte caracteristici ale contractului, cum ar fi:

— durata de cinci ani a acestuia;

— condițiile de atribuire a contractului, în special lipsa unei proceduri competitive prealabile în ceea ce privește la achiziționarea de servicii în sectorul comercial;

— modalitățile de tarifare a acestor servicii de marketing, stabilite *a priori* și forfetar și nu *a posteriori* în funcție de statisticile privind traficul internet al site-ului www.ryanair.com;

— clauzele de exclusivitate privind furnizarea de servicii auxiliare (închirierea de automobile, cazarea), în temeiul cărora accesul la acestea este rezervat doar întreprinderilor cu care Grupul Ryanair deține acorduri comerciale.

7.2. *COMENTARIILE AUTORITĂȚILOR FRANCEZE CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE PĂRȚILE TERȚE INTERESATE CA URMARE A INIȚIERII PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE*

(249) Autoritățile franceze nu au dorit să comenteze observațiile prezentate de părțile terțe interesate ca urmare a inițierii procedurii oficiale de investigare.

7.3. *OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE AUTORITĂȚILE FRANCEZE CA URMARE A EXTINDERII PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE*

7.3.1. PRESUPUSELE AJUTOARE ACORDATE COMPANIILOR AERIENE

(250) Autoritățile franceze consideră că respectivele contracte de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing trebuie analizate împreună, pentru fiecare perioadă luată în considerare, pentru a se stabili dacă există un avantaj economic.

(251) Autoritățile franceze consideră, printre altele, că este necesar să fie analizate împreună comportamentul CCIPB în ansamblu, comportamentul CCIPB în calitate de organism de administrare a aeroportului și comportamentul statului sau al celorlalte organisme de drept public care controlează organismul de administrare a aeroportului sau care sunt implicate în finanțarea acestuia, în ceea ce privește relația lor cu Ryanair și AMS pentru aplicarea criteriului operatorului privat în economia de piață.

(252) Autoritățile franceze constată, cu toate acestea, că argumentele invocate de autoritățile publice pentru a participa la anumite finanțări nu se bazează exclusiv pe criterii de rentabilitate pentru aeroport, ci, mai general, pe impactul economic și social al activității aeroportuare asupra regiunii, care nu este luat în considerare în raționamentul operatorului privat în economia de piață.

(253) Autoritățile franceze fac trimitere în acest sens la două studii realizate în 2005 și 2011 de CCIPB cu privire la impactul traficului companiei Ryanair. Aceste studii ar evidenția impactul economic semnificativ al liniei aeriene asupra regiunii.

(254) În ceea ce privește îndoielile exprimate de Comisie în decizia de extindere a procedurii referitor la compatibilitatea cu piața internă a eventualelor măsuri de ajutor acordate prin contractul încheiat cu Ryanair în 2003 și prin contractele din 2005, Autoritățile franceze reamintesc faptul că au notificat acest dosar în ianuarie 2007, pentru a-și exprima îndoielile și pentru a obține o decizie din partea Comisiei cu privire la regularitatea, în raport cu schema comunitară de ajutor de stat, a eventualelor măsuri de ajutor acordate prin contractele din 2005. În acest context, autoritățile franceze nu se consideră în măsură să ofere o demonstrație a compatibilității.

(255) Autoritățile franceze confirmă impactul semnificativ al activității companiilor aeriene finanțate de către CCIPB asupra dezvoltării economice regionale. Autoritățile franceze nu pot, cu toate acestea, să concluzione că acestea sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE sau al normelor aplicabile serviciilor de interes economic general.

7.3.2. CONTRIBUȚII FINANCIARE DESTINATE AEROPORTULUI

(256) În ceea ce privește existența unui ajutor de stat printre contribuțiile financiare destinate aeroportului din Pau, autoritățile franceze consideră că pentru acest aeroport, la fel ca pentru majoritatea celorlalte aeroporturi de aceeași dimensiune, deciziile de investiții ale autorităților publice care au contribuit nu s-au întemeiat pe o contribuție directă plătită de concesionar, ci pe impactul economic și social al activității aeroportuare asupra regiunii.

(257) Autoritățile franceze se referă, printre altele, la dispozițiile legale privind finanțarea misiunilor de siguranță și de securitate, descrise în secțiunea 4.3.2. Autoritățile franceze consideră că dispozițiile exclud orice supracompensare a costurilor suportate de organismele de administrare a aeroporturilor pentru îndeplinirea misiunilor de siguranță și de securitate, care ar intra în sfera de competență a statului. Potrivit autorităților franceze, sumele plătite de către stat pentru a acoperi cheltuielile de securitate (personal și echipamente sau vehicule de stingere a incendiilor, prevenirea prezenței animalelor care pot constitui un pericol, împrejmuiri) și de siguranță (personal și echipament pentru controlul pasagerilor și al bagajelor acestora) nu ar putea fi asimilate ajutoarelor de stat.

7.4. *COMENTARIILE AUTORITĂȚILOR FRANCEZE CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE PĂRȚILE TERȚE INTERESATE CA URMARE A EXTINDERII PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE*

(258) Autoritățile franceze nu au dorit să comenteze observațiile prezentate de părțile terțe interesate ca urmare a extinderii procedurii oficiale de investigare.

7.5. *COMENTARIILE AUTORITĂȚILOR FRANCEZE CU PRIVIRE LA APLICAREA NOILOR ORIENTĂRI ÎN PREZENTUL CAZ*

(259) Autoritățile franceze remarcă faptul că noile orientări sunt mai flexibile decât cele anterioare cu privire la ajutoarele pentru funcționare. Aplicarea retroactivă a acestora la toate ajutoarele va permite, prin urmare, potrivit autorităților franceze, tratarea într-un mod mai puțin defavorabil a situațiilor din trecut în cazul anumitor aeroporturi.

(260) Autoritățile franceze constată, cu toate acestea, că ajutoarele pentru investiții vor fi evaluate mai sever decât înainte pe baza noilor orientări în măsura în care, potrivit acestora din urmă, se permit intensități maxime ale ajutorului în funcție de dimensiunile aeroportului.

7.6. *COMENTARIILE AUTORITĂȚILOR FRANCEZE CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE PĂRȚILE TERȚE INTERESATE REFERITOR LA APLICAREA NOILOR ORIENTĂRI ÎN PREZENTUL CAZ*

(261) Autoritățile franceze nu au dorit să comenteze observațiile prezentate de părțile terțe interesate referitor la aplicarea noilor orientări în acest caz.

8. **EVALUARE**

(262) Pentru evaluarea măsurilor în cauză, este necesar să se facă deosebirea între ajutoarele potențiale acordate companiilor aeriene (secțiunea 8.1 din prezenta decizie) și ajutoarele potențiale acordate operatorului aeroportului din Pau sub forma unor contribuții financiare (secțiunea 8.2. din prezenta decizie).

8.1. *MĂSURI ÎN FAVOAREA COMPANIILOR AERIENE*

8.1.1. EXISTENȚA UNUI AJUTOR ÎN SENSUL ARTICOLULUI 107 ALINEATUL (1) DIN TFUE

(263) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din Tratat, orice ajutor acordat de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției anumitor mărfuri și care afectează comerțul între statele membre este incompatibil cu piața internă.

(264) Pentru ca o măsură să fie considerată ajutor de stat, trebuie îndeplinite următoarele condiții în mod cumulat: 1. măsura în cauză este finanțată prin intermediul resurselor de stat și este imputabilă statului; 2. măsura conferă un avantaj economic; 3. acest avantaj este selectiv; 4) măsura în cauză denaturează sau amenință să denatureze concurența și poate afecta schimburile comerciale între statele membre; și 5. beneficiarul este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, ceea ce presupune că acesta desfășoară o activitate economică.

8.1.1.1. ***Resurse de stat în contractele pe care CCIPB le-a încheiat cu companiile aeriene în perioada analizată***

(265) Contractele de servicii de marketing și de servicii aeroportuare au fost încheiate între companiile aeriene, pe de o parte, și CCIPB, pe de altă parte.

(266) Camerele de comerț și industrie sunt instituții publice în sensul dreptului francez. În conformitate cu versiunea în vigoare a articolului L 710-1 din Codul comercial, „unitățile sau camerele departamentale din rețeaua camerelor de comerț și industrie au fiecare în parte, în calitate de organism intermediar al statului, o funcție de reprezentare a intereselor industriei, comerțului și serviciilor pe lângă autoritățile publice sau autoritățile străine. Având rolul de interfață între diferiții actori implicați, acestea își desfășoară activitatea fără a aduce atingere misiunilor de reprezentare atribuite organismelor profesionale sau interprofesionale prin actele cu putere de lege în vigoare și misiunilor derulate de colectivitățile teritoriale în temeiul liberei administrări a acestora. Rețeaua și, în interiorul acesteia, fiecare unitate sau cameră departamentală contribuie la dezvoltarea economică, la atractivitatea și la amenajarea teritoriului, precum și la sprijinirea întreprinderilor și a asociațiilor de întreprinderi prin îndeplinirea, în condițiile stabilite printr-un decret, a oricărei misiuni de serviciu public și a oricărei misiuni de interes general necesare realizării acestor misiuni”.

(267) Aceeași dispoziție prevede următoarele:

„În acest sens, fiecare instituție sau cameră departamentală din cadrul rețelei poate asigura, cu respectarea, după caz, a schemelor sectoriale care i se aplică:

1. Misiunile de interes general care îi sunt încredințate prin legi și reglementări;

2. Misiunile de sprijin, de asistență, de punere în legătură și de consiliere pe lângă cei care înființează și preiau întreprinderi și pe lângă întreprinderi în sine, în conformitate cu actele cu putere de lege în vigoare în materie de drept al concurenței;

3. O misiune de sprijin și de consiliere pentru dezvoltarea internațională a întreprinderilor și exportul producției acestora, în parteneriat cu Agenția franceză pentru dezvoltarea internațională a întreprinderilor;

4. O misiune pentru formarea profesională inițială sau continuă prin intermediul, printre altele, al instituțiilor publice și private de învățământ indiferent dacă acestea înființează, gestionează sau finanțează;

5. O misiune pentru crearea și gestionarea echipamentelor, în special cele portuare și aeroportuare;

6. Misiunile de natură comercială care i-au fost încredințate de o persoană juridică de drept public sau care se dovedesc a fi necesare pentru îndeplinirea celorlalte sarcini ale sale;

7. Orice misiune de experți, de consultare sau orice studiu solicitat de autoritățile publice cu privire la un subiect ce ține de industrie, de comerț, de servicii, de dezvoltarea economică, de formarea profesională sau de amenajarea teritoriului, fără a aduce atingere lucrărilor pe care acestea le-ar putea iniția”.

(268) De asemenea, articolul L710-1 din Codul comercial prevede următoarele: „Adunarea camerelor franceze de comerț și industrie, camerele de comerț și industrie regionale, camerele de comerț și industrie teritoriale și asociațiile camerelor

de comerț sunt instituții publice sub supravegherea statului și administrate de directori de întreprindere aleși."

(269) Această dispoziție legislativă a evoluat în cursul perioadei analizate, și anume între 2003 și 2010. Cu toate acestea, principiile fundamentale pe care se sprijină aceasta au rămas neschimbate. În fapt, în toată această perioadă, camerele de comerț și industrie precum CCIPB au rămas instituții publice instituite prin legea, administrate de directori de întreprinderi aleși și s-au aflat sub supravegherea statului. Pe de altă parte, dat fiind caracterul de organisme intermediare ale statului, rațiunea de a fi și scopul lor principal este (în conformitate cu articolul L 710-1 din Codul comercial) de a îndeplini misiuni de interes general încredințate prin lege, și anume, în esență, reprezentarea intereselor industriei, comerțului și serviciilor pe lângă autoritățile publice, acordarea de sprijin întreprinderilor locale și dezvoltarea atractivității și amenajării teritoriului. Activitățile industriale și comerciale ale camerelor de comerț și industrie sunt complementare în raport cu exercitarea misiunilor lor de interes general și urmăresc să contribuie la îndeplinirea acestora din urmă.

(270) De altfel, este necesar să se observe faptul că legislația națională prevede modalități de finanțare specifice pentru camerele de comerț și industrie, în special la articolul L 710-1 din Codul comercial. Astfel, resursele camerelor de comerț și industrie sunt constituite în special din venituri fiscale (taxa pentru cheltuielile camerelor de comerț și industrie, instituită prin articolul 1600 din Codul general al impozitelor), din subvenții sau din resurse provenite din activitățile de formare și de gestionare a infrastructurilor de transport. Prin urmare, camerele de industrie și comerț nu trebuie să se bazeze doar pe propriile venituri comerciale pentru a face față propriilor cheltuieli. Acest lucru tinde să susțină concluzia potrivit căreia activitățile industriale și comerciale ale camerelor de comerț și industrie sunt complementare în raport cu îndeplinirea acestor misiuni de interes general și urmăresc să contribuie la realizarea acestora din urmă.

(271) Franța a confirmat această concluzie în ceea ce privește CCIPB. Aceasta a afirmat efectiv că: „În calitate de reprezentant legal al intereselor celor 13 000 de întreprinderi locale, CCI Pau Béarn este purtătorul de cuvânt al acestora pe lângă autoritățile publice și colectivitățile locale. (…) În temeiul acestor misiuni, gestionarea Aeroportului Pau Pyrénées își capătă adevărata semnificație, situându-l pe acesta din urmă drept un instrument de creștere și dezvoltare a activității economice din teritoriul căruia îi aparține. (…) Prin urmare, rezultă din cele de mai sus că CCI au un rol statutar de interes general legat, printre altele, de dezvoltarea economică și de creșterea atractivității teritoriului. Dispozițiile menționate anterior arată, de asemenea, că gestionarea echipamentelor aeroportuare intră într-adevăr în sfera de cuprindere a acestei misiuni."

(272) Autoritățile franceze au adăugat următoarele: „CCI desfășoară și finanțează în mod periodic acțiuni de lobby pentru atractivitatea regiunii lor, precum și pentru promovarea de noi echipamente. De asemenea, acestea desfășoară totodată acțiuni specifice de promovare turistică prin implicarea în diferite structuri regionale și departamentale din acest domeniu, cum ar fi prin intermediul comitetelor regionale și departamentale de turism prevăzute la articolele L 131-4 și L 132-3 din Codul privind turismul (…). Demersul care vizează dezvoltarea atractivității unui teritoriu necesită în realitate o serie de acțiuni simultane pentru a atrage capital, piețe, întreprinderi, talente, studenți și turiști de care depinde bunul mers al întreprinderilor și al regiunii. Atractivitatea depinde totodată de prestigiul la nivel internațional. Companiile aeriene low-cost, prin intermediul site-urilor lor, pot participa la acest demers. În cele din urmă, noile linii aeriene, diversificarea ofertei și, în special, serviciile «low-cost» sunt solicitate chiar de locuitorii din regiune, care doresc să aibă conexiuni cu restul Europei la prețuri mai mici."

(273) Aceste declarații arată în mod clar că, pentru CCIPB, principalul obiectiv și rațiunea esențială constau, la fel ca în cazul tuturor camerelor de comerț și industrie, în satisfacerea intereselor întreprinderilor locale în ansamblu și în contribuirea la dezvoltarea economică și la atractivitatea teritoriului. În afirmațiile menționate anterior ale autorităților franceze se arată, printre altele, că, pentru o cameră de comerț și industrie cum este CCIPB, o activitate comercială precum gestionarea aeroportului din Pau nu este desfășurată în vederea obținerii unui profit, ci în scopul de a contribui în mod absolut la misiuni de interes general care îi sunt încredințate prin lege. Astfel cum s-a precizat mai sus în considerentul 142, CCIPB se consideră ea însăși un organism de drept public care nu urmărește obținerea unui profit.

(274) În lumina tuturor afirmațiilor de mai sus, camerele de comerț și industrie precum CCIPB trebuie să fie considerate drept autorități publice ale căror decizii, în aceeași măsură ca deciziile administrației publice centrale sau ale colectivităților locale, ar trebui considerate în întregime ca fiind „imputabile statului" ([34]) în sensul jurisprudenței în materie de ajutoare de stat și ale căror resurse constituie resurse de stat ([35]). În această privință, este mai puțin relevant faptul că camerele de industrie și comerț sunt administrate de către persoane alese de către comercianți, directori de întreprinderi și reprezentanți ai întreprinderilor și nu de funcționari numiți de către alte autorități publice. Într-adevăr, chiar și parlamentele naționale sunt alese de către toți cetățenii cu drept de vot. Acestea reprezintă însă una dintre puterile constituționale ale unui stat democratic, ale cărei decizii sunt în mod necesar imputabile statului.

([34]) A se vedea, de exemplu, Hotărârea din 21 martie 1991 în cauza C-303/88, Italia/Comisia, Rec., p. I 1433, punctul 11, și Hotărârea din 12 decembrie 1996 în cauza T-358/94, Compagnie Nationale Air France/Comisia, punctele 58-61.

([35]) A se vedea Decizia Comisiei din 14 iulie 2004 în cazul C 25/2004 – *Germania – DVB-T in Berlin-Brandenburg*, considerentul 20.

(275) Situația camerelor de comerț și industrie se deosebește, în consecință, de situația întreprinderilor publice, referitor la care Curtea a declarat, în hotărârea *Stardust Marine* ([36]): „Astfel, deși statul este în măsură să controleze o întreprindere publică și să exercite o influență dominantă asupra operațiunilor acesteia, exercitarea efectivă a acestui control într-un caz concret nu poate fi prezumată în mod automat. O întreprindere publică poate acționa cu mai multă sau mai puțină independență, în funcție de gradul de autonomie acordat de către stat. (…) În consecință, simplul fapt că o întreprindere publică se află sub controlul statului nu este suficient pentru ca măsurile luate de acea întreprindere, de exemplu finanțarea întreprinderilor în cauză, să fie imputabile statului. Este, de asemenea, necesar să se analizeze dacă trebuie să se considere că autoritățile publice au fost implicate, într-un fel sau altul, în adoptarea acestor măsuri."

(276) Într-adevăr, în cazul unei măsuri luate de o întreprindere publică, al cărei scop este de a desfășura o activitate economică, trebuie să se stabilească în ce măsură autoritățile publice care supraveghează această întreprindere, de exemplu ca urmare a cotei de capital pe care acestea o dețin în întreprinderea respectivă, sunt implicate în măsura în cauză. Situația unei camere de comerț și industrie este diferită, în măsura în care o astfel de entitate este ea însăși o parte a administrației publice, sau un „organism intermediar al statului" sau „un organism de drept public" și, prin urmare, o autoritate publică înființată prin lege pentru a răspunde interesului general. Astfel, pentru a stabili dacă o decizie a unei camere de comerț și industrie este imputabilă statului, nu este necesar să se stabilească dacă o altă autoritate publică (de exemplu statul în sens strict sau comuna sau alte colectivități locale) a fost implicată în decizia în cauză. În fapt, o astfel de decizie îndeplinește în mod necesar criteriul de imputabilitate.

(277) Această abordare a fost deja aplicată de Comisie în practica sa decizională. Astfel, Comisia a afirmat următoarele cu privire la Camera de Comerț și Industrie din Le Var: „dat fiind statutul său de instituție publică în conformitate cu dreptul francez, aceasta își desfășoară activitatea pe un teritoriu geografic anume, este condusă de membri aleși și dispune de resurse fiscale percepute de la întreprinderile înregistrate la registrul comerțului și al societăților și aparține categoriei «autorităților publice» în sensul Directivei 2000/52/CE a Comisiei ([37]). Prin urmare, nu este necesar să se stabilească imputabilitatea măsurii față de stat în sensul jurisprudenței privind Stardust Maritime ([38])".

(278) CCIPB a contestat imputabilitatea față de stat a contractelor care fac obiectul procedurii oficiale de investigare negând implicarea statului și a colectivităților locale în deciziile sale. În lumina celor de mai sus, acest argument este inoperant dat fiind că CCIPB este ea însăși o autoritate publică ale cărei decizii sunt în mod necesar imputabile statului în sensul jurisprudenței în materie de ajutor de stat, indiferent de rolul jucat de alte autorități în deciziile sale. Pentru aceleași motive, argumentul CCIPB potrivit căruia supravegherea exercitată de stat nu implică o subordonare este, în aceeași măsură, lipsit de relevanță. Așa cum s-a arătat deja în considerentul 273, în observațiile sale privind decizia de inițiere a procedurii, CCIPB s-a prezentat ea însăși drept un „organism de drept public al cărei scop nu este obținerea de profit", confirmând astfel teza Comisiei potrivit căreia CCIPB este o autoritate publică ale cărei decizii sunt în întregime imputabile statului, fără a mai fi necesar să se verifice implicarea altor autorități publice în aceasta.

(279) Observațiile Ryanair cu privire la acest aspect sunt, în esență, asemănătoare celor ale CCIPB. Ryanair a considerat, printre altele, că Comisia ar trebui să examineze criteriul imputabilității prin analizarea implicării „autorităților publice" în deciziile CCIPB în raport cu Ryanair și AMS. Ryanair a citat, de asemenea, un aviz al Consiliului de Stat prin care se încearcă să se demonstreze independența camerelor de comerț și industrie față de stat în sens strict. În conformitate cu acest aviz, faptul că camerele de comerț și industrie „sunt legate de stat, din moment ce orice instituție publică trebuie să fie legată din punct de vedere tehnic de o persoană juridică, nu implică în sine nicio subordonare". Ryanair susține în această privință că statul (în sens strict) este implicat numai în anumite decizii ale CCIPB, fiind doar informat ulterior cu privire la acestea. Pentru toate motivele de mai sus, acest argument este lipsit de relevanță, întrucât nu este necesar să se cerceteze eventuala implicare a altor autorități publice decât CCIPB în deciziile acesteia.

(280) În mod similar, argumentul CCIPB potrivit căruia aceasta gestionează aeroportul din Pau „în condițiile dreptului privat" este lipsit de relevanță, dat fiind că măsurile în cauză au fost adoptate de un organism de drept public și că, prin urmare, acestea sunt în mod necesar imputabile statului ([39]).

([36]) A se vedea Hotărârea din 16 mai 2002 în cauza Franța/Comisia (C-482/99, Rec., p. I- 4397, punctul 52

([37]) Commission Directive 2000/52/EC of 26 July 2000 amending Directive 80/723/EEC on the transparency of financial relations between Member States and public undertakings (JO L 193, 29.7.2000, p. 75).

([38]) A se vedea Decizia Comisiei din 22 iunie 2006 în cazul N 563/05 – *Franța – Ajutor în favoarea Ryanair pentru linia aeriană între Toulon și Londra*, considerentul 16.

([39]) Cu titlu suplimentar, Comisia subliniază că nu este necesar să se facă deosebirea între CCIPB și serviciul de specialitate din cadrul CCIPB dedicat administrării aeroportului în scopul aplicării normelor privind ajutoarele de stat, dat fiind că serviciul care administrează aeroportul Pau nu are personalitate juridică proprie, deosebită de cea a CCIPB, și este doar o asociere a serviciilor interne ale CCIPB, fără altă autonomie decizională decât cea referitoare la administrarea zilnică a aeroportului. Astfel, diferitele contracte de servicii aeroportuare și de marketing care fac obiectul procedurii oficiale de investigare au fost semnate de președintele CCIPB după autorizarea de către adunarea generală a CCIPB. În plus, nici autoritățile franceze și nici părțile terțe nu au susținut că măsurile care fac obiectul procedurii oficiale de investigare ar trebui imputate exclusiv acestui serviciu.

(281) În concluzie, diferitele contracte care fac obiectul prezentei analize sunt imputabile statului și implică utilizarea unor resurse ale statului.

8.1.1.2. ***Avantaj selectiv pentru Ryanair, AMS și Transavia în contractele încheiate cu CCIPB în perioada supusă analizei***

(282) Pentru a aprecia dacă o măsură de stat constituie ajutor, trebuie să se determine dacă întreprinderea beneficiară primește un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață ([40]).

(283) Pentru realizarea acestei analize, este necesar să se aplice măsurilor în discuție principiul operatorului în economia de piață. Aceasta constă în a stabili în ce măsură un operator ipotetic în economia de piață, care acționează în locul CCIPB și care se orientează în funcție de perspective de rentabilitate, ar fi încheiat contracte similare.

(284) În primul rând, este necesar să se răspundă mai multor întrebări generale pentru a aplica în mod corespunzător acest principiu, printre care următoarele:

— ar trebui să se analizeze, împreună sau, dimpotrivă, separat, un contract de servicii de marketing și un contract de servicii aeroportuare încheiat în același timp cu acesta din urmă ([41])?

— Prin aplicarea principiului operatorului în economia de piață la contractele de servicii de marketing, trebuie să se considere că CCIPB a acționat în calitate de organism de administrare a aeroportului din Pau sau de autoritate publică prin achiziția de servicii de marketing, în cadrul misiunii sale de dezvoltare economică locală, făcându-se abstracție de funcția sa de organism de administrare a aeroportului?

— La ce beneficii de pe urma serviciilor de marketing s-ar fi putut aștepta un operator ipotetic în economia de piață care acționează în locul CCIPB?

— Care este relevanța comparației dintre termenii contractelor de servicii aeroportuare care fac obiectul procedurii oficiale de investigare cu tarifele de aeroport practicate în alte aeroporturi în scopul de a aplica principiul operatorului în economia de piață?

(285) După analiza acestor diferite chestiuni, Comisia va aplica principiul operatorului în economia de piață la diferitele măsuri în cauză.

Analiza comună a contractele de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing

(286) În decizia de extindere a procedurii, Comisia a considerat că ambele tipuri de contracte acoperite de procedura oficială de investigare, și anume contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing, trebuie analizate împreună, pentru fiecare perioadă luată în considerare, la momentul încheierii fiecărui contract în cauză. Această abordare ar implica în special considerarea drept o singură și unică măsură a fiecărui grup de contracte de mai jos, încheiate de CCIPB:

— contractul de servicii aeroportuare încheiat la 30 iunie 2005 cu Ryanair și contractul de servicii de marketing semnat în aceeași zi cu AMS, cu privire la ruta Pau-Londra Stansted;

— scrisoarea adresată de CCIPB companiei Ryanair din 25 septembrie 2007 prin care a avut loc extinderea la ruta Pau-Charleroi a clauzelor contractului de servicii aeroportuare din 30 iunie 2005 ([42]) și contractul de servicii de marketing încheiat în aceeași zi cu AMS;

— scrisoarea adresată de CCIPB companiei Ryanair din 17 martie 2008 prin care a avut loc extinderea la ruta Pau-Bristol a clauzelor contractului de servicii aeroportuare din 30 iunie 2005 și contractul de servicii de marketing încheiat la 31 martie 2008 cu AMS referitor la aceeași rută;

([40]) A se vedea, printre altele, Hotărârea din 29 aprilie 1999 în cauza C-342/96, Spania/Comisia, Rec., 1999, p. I- 2459, punctul 41.

([41]) Această întrebare nu se aplică nici contractului încheiat la 23 ianuarie 2006 între CCIPB și Transavia, care se referă atât la servicii de marketing, cât și la servicii aeroportuare, nici contractului încheiat la 28 ianuarie 2003 între CCIPB și Ryanair care cuprinde, la rândul său, dispoziții referitoare la serviciile aeroportuare și la serviciile de marketing.

([42]) Scrisorile respective pot fi asimilate unui contract de servicii aeroportuare, întrucât determină modalitățile de stabilire a tarifelor de aeroport și pentru serviciile de handling la sol. În cele ce urmează, acestea vor fi incluse printre actele desemnate sub denumirea de „contracte de servicii aeroportuare".

— scrisoarea adresată de CCIPB companiei Ryanair din 16 iunie 2009 prin care a avut loc extinderea la ruta Pau-Bristol a clauzelor contractului de servicii aeroportuare din 30 iunie 2005 și contractul de servicii de marketing încheiat în aceeași zi cu AMS referitor la aceeași rută;

— contractul de servicii de marketing încheiat la 28 ianuarie 2010 cu AMS, referitor la rutele Pau-Londra, Pau-Charleroi și Pau-Beauvais. Niciun contract de servicii aeroportuare nu a fost semnat în mod oficial în paralel cu acest contract de servicii de marketing. Cu toate acestea, se poate identifica un contract de servicii aeroportuare „implicit". Acest contract implicit constă în continuarea aplicării pentru societatea Ryanair, în ceea ce privește cele trei rute descrise în contractul de servicii de marketing ([43]), a tarifelor de aeroport generale practicate de aeroport, adoptate după dezbaterea în cadrul comisiei consultative economice a aeroportului, precum și a tarifelor aferente serviciilor de handling la sol prevăzute de contractul de servicii aeroportuare din 30 iunie 2005. Autoritățile franceze au afirmat într-adevăr că, la expirarea contractului de servicii aeroportuare din 30 iunie 2005, și anume în data de 30 iunie 2010, acesta nu a fost reînnoit, iar tarifele aplicate, în consecință, companiei Ryanair erau în continuare cele adoptate în cadrul comisiei consultative economice a aeroportului în ceea ce privește tarifele reglementate și cele prevăzute de contractul din 30 iunie 2005 pentru serviciile de handling la sol.

(287) Autoritățile franceze au declarat că sunt de acord cu abordarea exprimată în decizia de extindere a procedurii, care constă în a analiza împreună contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing încheiate în consecință. În schimb, unele părți terțe interesate, cum ar fi CCIPB și Ryanair, contestă această abordare, considerând că trebuie să se analizeze separat contractele de servicii de marketing.

(288) Cu toate acestea, elementele din dosar confirmă temeinicia abordării exprimate în decizia de extindere a procedurii și aprobate de autoritățile franceze. În cazul companiei Transavia și al contractului încheiat cu Ryanair în 2003, este evident că serviciile de marketing și servicii aeroportuare fac obiectul unui singur contract. Din motivele exprimate în considerentele 289-313, acest lucru este valabil și pentru celelalte contracte încheiate cu Ryanair și AMS.

(289) În primul rând, fiecare contract de servicii de marketing a fost încheiat aproape în același timp cu un contract de servicii aeroportuare. Astfel, încheierea acestor două tipuri de contracte a avut loc de fiecare dată la aceeași dată cu excepția contractului de servicii de marketing din 31 martie 2008 care a fost însă semnat la scurt timp (14 zile) după un contract de servicii aeroportuare referitor la ruta Pau-Bristol, care face totodată obiectul contractului de servicii de marketing.

(290) Mai mult, cele două tipuri de contracte au fost încheiate între aceleași părți. În fapt, AMS este o filială deținută în proporție de 100 % a Ryanair, iar directorii acesteia fac parte din personalul de conducere de nivel superior al companiei Ryanair ([44]). Prin urmare, Ryanair și AMS constituie o singură entitate economică în sensul că AMS acționează în funcție de interesele companiei Ryanair și sub controlul acesteia, iar profitul pe care îl generează este destinat companiei Ryanair, sub formă de dividende sau de creștere a valorii societății. De asemenea, după cum se va prezenta în detaliu în cele ce urmează, diferitele contracte de servicii de marketing sunt legate de operarea anumitor rute aeriene de către Ryanair cu plecare de pe aeroportul din Pau. Într-adevăr, contractele de servicii de marketing arată că acestea au apărut ca urmare a angajamentului Ryanair de a opera aceste rute și au fost, de altfel, încheiate în același timp cu diverse contracte de servicii aeroportuare între CCIPB și Ryanair referitoare la aceleași rute. În consecință, încheierea de către CCIPB a contractelor de servicii de marketing cu AMS și nu cu Ryanair nu ar putea împiedica ca încheierea în același timp a unui contract de servicii de marketing și a unui contract de servicii aeroportuare să poată fi considerată drept o singură și unică tranzacție, în special în scopul de a analiza aceste contracte în lumina principiului operatorului în economia de piață și ca, în cadrul acestei analize, Ryanair și AMS să trebuiască a fi considerate drept o singură entitate economică.

(291) În sfârșit, mai există câteva elemente, prezentate în considerentele 292 313 pentru fiecare contract, care arată legături suplimentare foarte strânse între, pe de o parte, fiecare contract de servicii de marketing și, pe de altă parte, contractul de servicii aeroportuare încheiat în același timp cu acesta.

(292) Astfel, contractul de servicii de marketing din 30 iunie 2005 a fost semnat pentru o perioadă de cinci ani, la fel ca și contractul de servicii aeroportuare din aceeași zi, prin care Ryanair s-a angajat să ofere un serviciu zilnic între Londra și Pau. Mai mult, contractul de servicii de marketing stabilește o legătură explicită între el însuși și serviciile de transport aerian menționate de contractul de servicii aeroportuare. „prezentul contract se bazează pe angajamentul companiei Ryanair de a opera zilnic o rută între Pau și Londra (Stansted)." Această frază demonstrează fără echivoc că, foarte probabil, contractul de servicii de marketing nu ar exista în afara operării de către Ryanair a rutei menționate de contractul de servicii aeroportuare.

([43]) Potrivit acestui contract de servicii de marketing, Ryanair s-a angajat să opereze aceste trei rute în condițiile prevăzute de același contract.

([44]) A se vedea raportul Camerei Regionale de Conturi din Aquitaine cu privire la CCIPB menționat în considerentul 72, care concluzionează, printre altele, că „AMS nu este nimic altceva decât o ramificație a companiei Ryanair, condusă de doi membri ai personalului de conducere de nivel superior al companiei Ryanair".

(293) Pe de altă parte, în contractul de servicii de marketing din 30 iunie 2005 se afirmă în preambul: „(…) Airport Marketing Services Limited este – din motive tehnice – singura societate care are capacitatea de a întreprinde promovarea regiunii Pau și Béarn prin intermediul site-ului original și exclusiv www.ryanair.com în scopul de a obține rezervări de bilete Ryanair cu destinația Pau." Această frază tinde să confirme că principalul scop al contractului de servicii de marketing nu este promovarea regiunii Pau și Béarn în general, ci, în mod și mai specific, maximizarea vânzărilor de bilete ale companiei Ryanair cu destinația Pau prin promovarea acestei regiuni.

(294) În al doilea rând, în conformitate cu contractul de servicii de marketing, serviciile ce urmează a fi prestate de către AMS constau în inserarea de mesaje și de linkuri pe pagina corespunzătoare destinației Pau de pe site-ul companiei Ryanair și în inserarea unui link către site-ul desemnat de CCIPB pe versiunea engleză a paginii principale a aceluiași site. Cu toate acestea, pagina corespunzătoare destinației Pau de pe site-ul companiei Ryanair se adresează în principal celor care au decis deja sau care ar putea să aibă în vedere utilizarea serviciilor companiei Ryanair către Pau. În ceea ce privește pagina principală a site-ului, aceasta se adresează într-adevăr unui public mult mai larg, însă doar versiunea în limba engleză este vizată de contractul de servicii de marketing. Aceasta este o dovadă suplimentară care arată că serviciile de marketing sunt concepute în principal pentru a asigura promovarea serviciilor companiei Ryanair între Pau și Londra și nu, în mod nediferențiat, a vizitării orașului Pau și a regiunii sale. În fapt, în cazul în care urmăreau să promoveze Pau și regiunea sa în rândul tuturor turiștilor și oamenilor de afaceri care ar putea manifesta un interes pentru regiune, probabil că CCIPB ar fi cerut ca linkul către un site ales de aceasta să fie inclus pe toate sau cel puțin pe mai multe versiuni ale paginii principale a site-ului companiei Ryanair, și nu doar pe versiunea în limba engleză.

(295) În cele din urmă, contractul de servicii de marketing din 30 iunie 2005 prevede următoarele: „în cazul modificării semnificative a condițiilor comerciale esențiale după semnarea prezentului Contract, cum ar fi numărul de pasageri la sosire generat ca urmare a prezentului Contract, Părțile se angajează cu bună credință să modifice prezentul Contract pentru a ține seama de modificarea respectivă." Proporția de pasageri la sosire este, prin urmare, prezentată drept o „condiție comercială esențială" a contractului de servicii de marketing, ceea ce confirmă încă o dată că nu se urmărește atât de mult vizitarea orașului Pau și a regiunii acestuia în general, cât, într-un mod mai specific, maximizarea numărului de pasageri care zboară cu Ryanair către Pau.

(296) Se pot regăsi elemente asemănătoare și în celelalte contracte de servicii de marketing. În ceea ce privește contractul de servicii de marketing din 25 septembrie 2007, acesta a fost încheiat pentru o perioadă de cinci ani, care coincide cu perioada pentru care scrisoarea din partea CCIPB către Ryanair, datată cu aceeași zi, a extins pentru ruta Pau-Charleroi clauzele contractului de servicii aeroportuare din 30 iunie 2005. Mai mult, în contractul de servicii de marketing se afirmă următoarele: „Prezentul contract a apărut ca urmare a angajamentului companiei Ryanair de a opera săptămânal ruta PAU-CHARLEROI, cu o frecvență de 3 zboruri pe săptămână, cu excepția cazurilor de forță majoră, pe an de operare. Pentru acest motiv, CCIPB are capacitatea de a face publicitate pentru atracțiile comerciale și turistice din PAU BEARN și regiunea aferentă, vizând un număr mare de turiști și persoane care călătoresc în scop de afaceri care consultă www.ryanair.com, și de a atrage către PAU BEARN un număr sporit de pasageri cu putere mare de cumpărare care vin din Belgia."

(297) Printre altele, în preambulul acestuia se afirmă următoarele: „(…) [Airport Marketing Services] este singura care are capacitatea de a viza pasagerii potențiali ai companiei Ryanair în număr mare pentru a promova atracțiile comerciale și turistice ale regiunii." Aceste afirmații tind să confirme faptul că obiectul principal al contractului nu este promovarea vizitării orașului Pau și a regiunii sale în mod general, ci, în mod și mai specific, maximizarea vânzărilor de bilete ale companiei Ryanair pe ruta sa Charleroi-Pau.

(298) Pe de altă parte, potrivit contractului de servicii de marketing, serviciile care urmează a fi furnizate de AMS constau în includerea unui link către site-ul precizat de CCIPB pe versiunea belgiană și neerlandeză a paginii principale a site-ului companiei Ryanair. Prin urmare, serviciile de marketing nu se adresează tuturor persoanelor care s-ar putea lăsa convinse să rămână în Pau sau în regiune, ci vizează în mod specific persoanele care ar utiliza cel mai probabil serviciile companiei Ryanair între Charleroi și Pau, și anume locuitorii din Belgia și Țările de Jos.

(299) În ceea ce privește contractul de servicii de marketing din 31 martie 2008, acesta a fost încheiat pentru perioada cuprinsă între 16 mai și 13 septembrie 2008, care corespunde perioadei în cursul căreia Ryanair s-a angajat să opereze o rută către Bristol, după cum se menționează în fraza următoare din același contract: „prezentul contract a apărut ca urmare a angajamentului companiei Ryanair de a opera săptămânal ruta PAU-BRISTOL, cu o frecvență de 3 zboruri pe săptămână, în perioada 16 mai 2008–13 septembrie 2008, cu excepția cazurilor de forță majoră, pe an de operare. Pentru acest motiv, CCIPB are capacitatea de a promova atracțiile turistice și comerciale din PAU BEARN și regiunea înconjurătoare în rândul unui număr mare de turiști și de persoane care călătoresc în scop de afaceri care consultă site-ul www.ryanair.com și de a atrage un număr tot mai mare de pasageri de origine engleză cu putere mare de cumpărare ([45])".

([45]) Traducere liberă a versiunii originale în limba engleză a textului: «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) Printre altele, în preambulul acestuia se afirmă următoarele: „[Airport Marketing Services] este singura întreprindere care are capacitatea de a atrage un număr mare de pasageri potențiali ai companiei Ryanair pentru a promova atracțiile turistice și comerciale ale regiunii ([46])." Pe de altă parte, potrivit contractului de servicii de marketing, serviciile care urmează să fie furnizate de AMS constau în includerea unui link către site-ul menționat de CCIPB pe versiunea engleză a paginii principale a site-ului companiei Ryanair.

(301) În ceea ce privește contractul de servicii de marketing din 16 iunie 2009, acesta a fost încheiat pentru perioada cuprinsă între 1 aprilie și 24 octombrie 2009, care corespunde perioadei în cursul căreia Ryanair s-a angajat să opereze o rută Pau-Bristol, după cum se menționează în fraza următoare din același contract: „prezentul contract a apărut ca urmare a angajamentului companiei Ryanair de a opera săptămânal ruta PAU-BRISTOL, cu o frecvență de 3 zboruri pe săptămână în perioada 1 aprilie 2009–24 octombrie 2009, echivalentul unui număr de 60 de zboruri estimate pentru întreaga programare 2009, cu excepția cazurilor de forță majoră, pe an de operare. Pentru acest motiv, CCIPB are capacitatea de a face publicitate pentru atracțiile comerciale și turistice din PAU BEARN și regiunea aferentă prin vizarea unui număr mare de turiști și de persoane care călătoresc în scop de afaceri care consultă www.ryanair.com și de a atrage către PAU BEARN un număr sporit de pasageri cu putere mare de cumpărare din Anglia."

(302) Printre altele, în preambulul acestuia se afirmă următoarele: „(…) [Airport Marketing Services] este singura care are capacitatea de a viza un număr mare de pasageri potențiali ai companiei Ryanair pentru a promova atracțiile comerciale și turistice ale regiunii." Pe de altă parte, potrivit contractului de servicii de marketing, serviciile care urmează să fie furnizate de AMS constau în includerea unui link către site-ul desemnat de CCIPB pe versiunea engleză a paginii principale a site-ului companiei Ryanair.

(303) În ceea ce privește contractul de servicii de marketing din 28 ianuarie 2010, în acesta se prevede că trebuie să se aplice pe parcursul unui an de la lansarea serviciilor de transport aerian pe care Ryanair se angajase să le opereze din Pau către Londra, Charleroi și Beauvais potrivit articolului 1 din același contract. Această dispoziție exprimă, în sine, o legătură clară între contractul de servicii de marketing și aceste servicii de transport aerian. Mai mult, la articolul 1 din contractul de servicii de marketing se precizează următoarele:

„Acest contract a apărut ca urmare a angajamentului companiei Ryanair de a institui și de a opera rute între:

— PAU și LONDRA-STANSTED din 30 martie 2010 cu o frecvență de 3 zboruri pe săptămână pe tot parcursul anului;

— PAU și CHARLEROI din 30 martie 2010 cu o frecvență de 3 zboruri pe săptămână pe perioada verii;

— PAU și BEAUVAIS din aprilie 2010 cu o frecvență de 3 zboruri pe săptămână pe perioada verii.

Din acest motiv, CCIPB are capacitatea de a promova întreprinderile și atracțiile comerciale și turistice din PAU BEARN și regiunea sa în rândul unui număr mare de turiști și de persoane care călătoresc în scop de afaceri care consultă site-ul www.ryanair.com, Pau Bearn și de a atrage un număr din ce în ce mai mare de pasageri cu putere de cumpărare ridicată ([47])"

(304) În plus, în preambulul contractului se afirmă următoarele: „[Airport Marketing Services] este singura întreprindere care are capacitatea de a atrage un număr mare de pasageri potențiali ai companiei Ryanair pentru a promova atracțiile turistice și comerciale ale regiunii ([48])." Pe de altă parte, la fel ca și contractul de servicii de marketing din 2005, contractul din 2010 prevede că serviciile ce urmează a fi prestate de către AMS constau în includerea de mesaje și de linkuri către pagina corespunzătoare destinației Pau a site-ului companiei Ryanair și în includerea unui link către site-ul desemnat de CCIPB: (i) pe versiunea engleză a paginii principale a site-ului companiei Ryanair în ceea ce privește ruta către Londra; (ii) pe versiunea belgiană și neerlandeză a paginii principale a site-ului companiei Ryanair în ceea ce privește ruta către Charleroi; (iii) pe versiunea franceză a paginii principale a site-ului companiei Ryanair pe ruta către Beauvais. În sfârșit, contractul prevedea că, în cazul în care serviciile de transport aerian ale companiei Ryanair către Londra, Charleroi și Beauvais menționate la articolul 1 din contract nu sunt anunțate sau lansate până în februarie 2010, contractul încetează fără a angaja răspunderea niciuneia dintre cele două părți. Astfel, această dispoziție stabilește o legătură suplimentară între contractul de servicii de marketing și serviciile companiei Ryanair către Londra, Charleroi și Beauvais.

([46]) Traducere liberă a versiunii originale în limba engleză a textului: «(…) [Airport Marketing Services] is the only company that has the potential to attract large numbers of potential Ryanair passengers in order to promote the tourist and business attractions in the region».

([47]) Traducere liberă a versiunii originale în limba engleză a textului: «This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to establish and to operate routes between:
— PAU and LONDON Stansted from 30th March 2010 with three flights per week during the whole year (…);
— PAU and CHARLEROI from 30th March 2010 with three flights per week for summer schedule (…);
— PAU and BEAUVAIS from April 2010 with three flights per week for summer schedule (…).
CCIPB therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of PAU and its region to large numbers of tourists and business travelers accessing www.ryanair.com, and to attract an increased number of inbound passengers with high spending ability».

([48]) A se vedea nota de subsol 46.

(305) Aceste elemente referitoare la diferitele contracte de servicii de marketing arată că serviciile de marketing prevăzute în aceste contracte sunt, prin natura și durata lor, strâns legate de serviciile de transport aerian oferite de Ryanair menționate în contractele de servicii de marketing și care au făcut obiectul contractelor de servicii aeroportuare aferente. În contractele de servicii de marketing se afirmă chiar faptul că acestea au apărut ca urmare a angajamentului companiei Ryanair de a opera serviciile de transport în cauză. Departe de a fi concepute pentru a crește în general și în mod nediferențiat gradul de vizitare a orașului Pau și a regiunii sale de către turiști și oameni de afaceri, servicii de marketing sunt destinate în mod specific persoanelor care ar putea utiliza serviciile de transport ale companiei Ryanair menționate în contractele de servicii de marketing și au ca obiectiv principal promovarea acestor servicii.

(306) Prin urmare, contractele de servicii de marketing nu pot fi separate de contractele de servicii aeroportuare, constituind un răspuns la acestea, și de serviciile de transport aerian care fac obiectul acestora. Elementele de fapt descrise în considerentele 286305 arată totodată că, în lipsa rutelor aeriene în cauză (și, prin urmare, a contractelor de servicii aeroportuare referitoare la acestea), contractele de servicii de marketing nu ar fi fost încheiate. Într-adevăr, astfel cum s-a arătat în considerentele 286-305, contractele de servicii de marketing afirmă în mod explicit că acestea au apărut ca urmare a angajamentului companiei Ryanair de a opera anumite rute aeriene și prevăd, printre altele, servicii de marketing care urmăresc în principal să asigure promovarea acestor rute.

(307) În această privință, argumentul CCIPB potrivit căruia aceste două tipuri de contracte ar trebui să fie analizate separat deoarece „urmăresc fiecare în parte un obiectiv diferit" este inoperant. Astfel, din cele de mai sus reiese în mod clar că, împreună cu contractele de servicii aeroportuare, contractele de servicii de marketing fac parte integrantă a relațiilor comerciale dintre compania Ryanair și CCIPB care reglementează operarea rutelor aeriene prevăzute de aceste două contracte.

(308) În plus, rezultă că, înainte de a semna contractele de servicii de marketing în cauză, CCIPB nu a organizat o procedură de ofertare deschisă tuturor companiilor care furnizează astfel de servicii ([49]), și nici măcar nu a consultat diverși prestatori potențiali pentru a compara ofertele acestora. Într-un sens mai larg, aceasta nu a avut în vedere alți prestatori decât companiile aeriene în cauză sau filialele acestora pentru furnizarea serviciilor de marketing în cauză. Acest lucru confirmă strânsa relație de dependență între contractele de servicii de marketing și rutele aeriene operate de Ryanair cu plecare din Pau. Într-adevăr, în cazul în care contractele de servicii de marketing erau realmente independente de contractele de servicii aeroportuare, este probabil că CCIPB ar fi consultat și alți prestatori decât AMS, cu atât mai mult cu cât este vorba de un organism public care utilizează în mod frecvent procedura competitivă pentru achizițiile sale.

(309) În plus, rezultă totodată că încheierea tuturor contractelor de servicii aeroportuare a fost condiționată de încheierea contractelor de servicii de marketing.

(310) În fapt, în primul rând, potrivit autorităților franceze, ambele contracte din 2005 (contractul de servicii aeroportuare și contractul de servicii de marketing din 30 iunie 2005), „deși independente din punct de vedere juridic, sunt totuși strâns legate ([50])" și „legătura strânsă dintre contractul de servicii aeroportuare încheiat cu Ryanair și contractul de servicii de marketing încheiat cu AMS, o filială deținută în proporție de 100 % a companiei Ryanair, nu poate fi negată ([51])". Având în vedere asemănările semnificative dintre contractele din 2005 și contractele încheiate ulterior cu Ryanair și AMS, observațiile menționate anterior prezentate de autoritățile pot fi generalizate cu ușurință la aceste contracte ulterioare.

(311) Autoritățile franceze au afirmat, de altfel, în scrisoarea din 30 mai 2011, că „CCIPB a fost determinată să încheie" contractele la 30 iunie 2005. Acestea amintesc totodată în scrisoarea transmisă, următoarele: „ca urmare a neprelungirii contractului AMS, Ryanair a hotărât, fără a adresa o notificare scrisă în atenția CCIPB, să nu prelungească oferta de zboruri pentru aeroportul Pau-Pyrénées începând cu sezonul IATA pentru vara 2011 (aprilie 2011)". Acest lucru tinde să arate că, cel puțin în anumite cazuri, Ryanair nu ar accepta să opereze o rută aeriană pentru care i se percep tarifele generale ale aeroportului fără un contract de servicii de marketing încheiat între organismul de administrare a aeroportului și AMS.

(312) Această abordare a fost adoptată și de CRC în raportul său din 5 ianuarie 2007 ([52]).

([49]) Cu excepția reclamei în Air & Cosmos fără succes, a se vedea considerentul 132.
([50]) Scrisoarea din partea autorităților franceze din 13 iulie 2007.
([51]) Scrisoarea din partea autorităților franceze din 30 mai 2011.
([52]) În raport se menționează că: „… această convenție de prestări de servicii reprezintă, de fapt, un ajutor financiar pentru Ryanair și că este ilegală, deoarece ajutorul respectiv nu a fost notificat în prealabil Comisiei" și că„CCI (…) a recurs, pentru a eluda efectele hotărârii instanței administrative (prin care se concluziona că acordul din 2003 cu societatea Ryanair a dus la un ajutor de stat ilegal), la o nouă construcție juridică."

(313) Rezultă din toate cele de mai sus că fiecare contract de servicii de marketing este indisociabil de contractul de servicii aeroportuare subiacent, constituind împreună cu acesta o singură tranzacție și că este foarte probabil că niciun contract de servicii de marketing nu ar fi fost încheiat în lipsa unui contract de servicii aeroportuare aferent și a rutelor aeriene care fac obiectul acestor două contracte. Prin urmare, în cazul fiecărui contract de servicii de marketing, este necesar să se analizeze contractul de servicii de marketing respectiv și contractul de servicii aeroportuare încheiat în același timp drept o singură și unică măsură, în scopul de a stabili dacă acest contract constituie un ajutor de stat.

Aplicarea criteriului operatorului în economia de piață pentru CCIPB în ceea ce privește contractele de servicii de marketing

(314) Pentru a aplica principiul operatorului în economia de piață în ceea ce privește contractele de servicii de marketing, ar trebui să se stabilească ce participant ipotetic pe piață ar trebui să constituie un termen de referință pentru a analiza comportamentul CCIPB.

(315) O primă abordare ar consta în a considera că CCIPB a încheiat contractele de servicii de marketing în calitate de organism de administrare a aeroportului ([53]), și, prin urmare, în a compara comportamentul său cu cel al unui organism ipotetic de administrare a aeroportului care se orientează în funcție de perspective de rentabilitate.

(316) O a doua abordare ar consta în a considera că CCIPB a acționat ca un organism public însărcinat cu o misiune de interes general, și anume dezvoltarea economică a Pau și a regiunii sale, și că aceasta a achiziționat respectivele servicii de marketing pentru a îndeplini această misiune, indiferent de calitatea sa de organism de administrare a aeroportului din Pau. În temeiul celei de a doua abordări, ar trebui, potrivit jurisprudenței, să se verifice, pe de o parte, dacă serviciile în cauză răspund unor „nevoi reale" ale achizitorului public și, pe de altă parte, dacă acestea au fost achiziționate la un preț mai mic decât sau egal cu „prețul pieței" ([54]) sau, altfel spus, dacă un operator în economia de piață care se orientează în funcție de perspective de rentabilitate și care ar fi avut nevoie de servicii echivalente (fără a fi neapărat un organism de administrare a aeroportului) ar fi fost dispus să accepte condiții similare cu cele acceptate de CCIPB.

(317) Observațiile formulate de anumite părți terțe interesate tind să promoveze a doua abordare, cel puțin în mod implicit. În special, Ryanair a prezentat, printre altele, în studiul său din 20 decembrie 2013 menționat anterior, elemente care urmăreau să demonstreze că prețul serviciilor de marketing oferite de AMS nu depășesc ceea ce poate fi considerat drept un preț al pieței pentru astfel de servicii, observând, pe lângă aceste argumente, că organismele de administrare a aeroporturilor nu se deosebesc de celelalte tipuri de clienți ai companiei AMS.

(318) CCIPB a prezentat elemente care se înscriu în aceeași direcție, observând, printre altele, următoarele: „Trebuie amintit că CCIPB are responsabilitatea de a dezvolta atractivitatea economică a teritoriului care intră în sfera sa de competență. Astfel, sumele plătite pentru aceste servicii de marketing au contribuit la promovarea atuurilor orașului Pau și ale regiunii sale, iar suma de 56 de milioane EUR pe care pasagerii companiei Ryanair au cheltuit-o în 2010 (…) pe durata ședерii lor au adus beneficii în mod direct sectoarelor cazării, alimentației publice, comerțului cu amănuntul, precum și sectorului imobiliar (suma se ridica la 8 milioane EUR în 2005, un scenariu foarte moderat în comparație cu studiile de impact realizate de alte aeroporturi)." Această frază sugerează că, potrivit CCIPB, comportamentul său trebuie să fie analizat precum comportamentul unui achizitor public care cumpără serviciile necesare pentru îndeplinirea misiunilor de interes general.

(319) În această privință, Comisia constată, pe de o parte, că acest argument contrazice teza potrivit căreia deciziile CCIPB referitoare la măsurile în cauză nu ar fi imputabile statului. Deși CCIPB susține că a semnat aceste contracte pentru a-și îndeplini misiunea de dezvoltare a economiei locale, ea trebuie să admită în mod necesar că manifestă comportamentul tipic unei autorități publice locale.

(320) Pe de altă parte, Comisia consideră că, dintre cele două soluții descrise mai sus, cea de-a doua trebuie respinsă, deoarece aceasta este echivalentă cu ignorarea caracterului indisociabil al contractelor de servicii aeroportuare și al contractelor de servicii de marketing aferente, astfel cum a fost stabilit anterior. În fapt, această abordare ar echivala cu a considera că CCIPB a semnat contractele de servicii de marketing fără a ține seama de rutele aeriene oferite de Ryanair cu plecare de pe aeroportul pe care îl administrează și că ar fi încheiat aceste contracte chiar și în lipsa rutelor în cauză și a contractelor de servicii aeroportuare aferente. Pentru motivele explicate în considerentele 286-313, o asemenea ipoteză este foarte puțin probabilă.

(321) În plus, chiar și în cazul în care a doua abordare ar trebui să fie reținută, aceasta nu ar duce la concluzia că contractele de servicii de marketing nu constituie un avantaj economic în favoarea societăților Ryanair și AMS.

([53]) Fără a aduce atingere eventualelor obiective de politică publică de dezvoltare economică locală pe care CCIPB le-a putut urmări prin încheierea contractelor în cauză.

([54]) A se vedea, de exemplu, Hotărârea din 28 ianuarie 1999 în cauza T-14/96 *BAI/Comisia* [1999] Rec. 1999, p. II- 139, punctele 75-76, și Hotărârea din 5 august 2003 în cauzele conexate T-116/01 și T118/01, *P & O European Ferries (Vizcaya), SA și Diputación Foral de Vizcaya/Comisia*, Rec.2003, p. II- 2957, punctul 117.

(322) Într-adevăr, după cum s-a amintit în considerentul 316, pentru ca achizițiile efectuate de către un organism public să nu constituie un avantaj economic în favoarea vânzătorului, nu este suficient că acestea să fi fost efectuate la un preț mai mic decât sau egal cu „prețul pieței". De asemenea, este necesar ca acestea să corespundă unei „nevoi reale" a achizitorului public.

(323) Nu poate fi exclusă în mod categoric ipoteza că, în exercitarea misiunii sale de dezvoltare economică a orașului Pau și a regiunii sale, CCIPB simte nevoia de a apela la furnizori comerciali cu scopul de a realiza activități de promovare a teritoriului. Cu toate acestea, în prezentul caz este vorba despre o activitate de promovare destinată activității comerciale a două entități bine stabilite, și anume Ryanair și însăși CCIPB în calitate de organism de administrare a aeroportului din Pau. O entitate publică nu ar putea considera că niște servicii de marketing destinate în special promovării activităților unei întreprinderi sau a unor întreprinderi bine stabilite fac parte din misiunea specifică acestei entități care constă în promovarea dezvoltării economice locale. Într-adevăr, este logic ca o asemenea entitate publică să pornească de la principiul potrivit căruia întreprinderile locale trebuie să asigure sau să finanțeze ele însele operațiunile lor de marketing și ca aceasta să-și limiteze propriile activități la promovarea generală a teritoriului și a structurii economice locale, fără a viza anumite întreprinderi.

(324) Orice altă abordare ar însemna să se considere că o entitate publică responsabilă de dezvoltarea economică locală ar putea, fără ca astfel de măsuri să constituie ajutoare de stat, să achiziționeze servicii de marketing care urmăresc în principal promovarea anumitor întreprinderi sau servicii locale pe baza faptului că promovează dezvoltarea economică locală, și că acestea au fost achiziționate la „prețul pieței". O astfel de abordare ar echivala cu eludarea articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(325) Astfel, rezultă că nu se poate considera că serviciile de marketing achiziționate de CCIPB de la AMS răspund unei „nevoi reale" a CCIPB ca entitate publică însărcinată cu o misiune de dezvoltare economică locală. Această concluzie este confirmată de anumite informații comunicate de autoritățile franceze, potrivit cărora, în special, „în mod cert, achiziționarea de servicii de marketing de la companiile aeriene nu este o practică obișnuită pentru CCI care nu administrează un aeroport." ([55])

(326) În consecință, aplicarea celei de a doua abordări avute în vedere în considerentele 316-321 ar duce la concluzia potrivit căreia contractele de servicii de marketing presupun un avantaj economic pentru întreprinderile care au furnizat aceste servicii, precum și pentru companiile aeriene care au beneficiat în mod direct de serviciile de marketing. Astfel, potrivit acestei abordări, contractele de servicii de marketing încheiate cu AMS ar constitui un ajutor către AMS ca furnizor de servicii de marketing și un ajutor către Ryanair în calitate de beneficiar direct și principal al acestor servicii.

(327) În plus, atunci când o entitate publică efectuează achiziții, în temeiul exercitării misiunilor sale de interes general, este de așteptat, în general, ca, aceasta să-și reducă la minim cheltuielile prin organizarea unei proceduri de ofertare sau, cel puțin, prin consultarea mai multor prestatori și compararea ofertelor acestora. Acest lucru se aplică într-o și mai mare măsură produselor sau serviciilor de natură foarte diferită pentru care nu există niște referințe evidente cu privire la prețul pieței, așa cum se întâmplă, în mod evident, în cazul serviciilor de marketing. În schimb, în prezentul caz, contractele de marketing nu sunt rezultatul unei proceduri de ofertare. A existat o cerere de propuneri de proiecte lansată de CCIPB în urma căreia nu s-a găsit o companie aeriană dispusă să opereze pe aeroportul din Pau în condițiile avute în vedere ([56]). Această constatare confirmă caracterul inadecvat al celei de a doua abordări.

(328) Caracterul inadecvat tinde să fie confirmat și de observațiile prezentate de CCIPB cu privire la decizia de extindere a procedurii. Într-adevăr, este demn de remarcat faptul că, atunci când și-a comparat propriul comportament cu cel al diferitelor întreprinderi private pentru a stabili respectarea principiului operatorului în economia de piață, CCIPB s-a comparat, în special, cu organisme de administrare a aeroporturilor. Aceasta a făcut astfel trimitere la diferite aeroporturi britanice private de dimensiuni mari, la un aeroport italian și la șase aeroporturi franceze. Această abordare tinde să confirme concluzia potrivit căreia CCIPB a încheiat într-adevăr contractele de servicii de marketing în primul rând ca organism de administrare a aeroportului și nu ca autoritate publică care a acționat în limitele misiunii sale de dezvoltare economică locală.

(329) De altfel, autoritățile franceze au afirmat că promovarea turistică a Béarn intră în sfera de competență a Comitetului Departamental de Turism Béarn Pays Basque și că, în general, CCI efectuau „acțiuni specifice de promovare turistică prin participarea acestora la diferite structuri regionale și departamentale din acest domeniu, cum ar fi prin intermediul comitetelor regionale și departamentale de turism". Contractele de servicii de marketing, care urmăresc, printre altele, potrivit CCIPB, promovarea atracțiilor turistice și comerciale din Pau și regiunea sa, au fost însă încheiate direct de către CCIPB, fără implicarea structurilor locale responsabile de promovarea turistică. Acesta este un element suplimentar care tinde să confirme că CCIPB a semnat contractele de servicii de marketing în primul rând în calitate organism de administrare a aeroportului.

([55]) Această afirmație tinde, de altfel, să confirme faptul că serviciile de marketing în cauză au fost în realitate cumpărate de CCIPB în primul rând în calitatea sa de organism de administrare a aeroportului, și nu în calitate de autoritate publică responsabilă de dezvoltarea economică regională.

([56]) A se vedea considerentul 132.

(330) Prin urmare, în sensul aplicării principiului operatorului în economia de piață, este necesar să se adopte prima abordare, menționată în considerentul 315, care constă în compararea comportamentului CCIPB cu comportamentul unui operator în economia de piață ipotetic, ghidat de perspectiva rentabilității, care ar fi administrat aeroportul din Pau în locul său.

(331) Această concluzie, efectuată pentru contractele încheiate cu Ryanair și AMS, este valabilă, din aceleași motive, și pentru contractul încheiat cu Transavia, cu atât mai mult cu cât, în cazul Transavia, unul și același contract acoperă atât serviciile aeroportuare, cât și serviciile de marketing.

Beneficiile la care un operator în economia de piață s-ar fi putut aștepta ca urmare a contractelor de servicii de marketing și prețul pe care ar fi fost dispus să-l plătească pentru aceste servicii

(332) Rezultă din toate cele de mai sus că, în vederea aplicării principiului operatorului în economia de piață la contractele de servicii de marketing în cauză, acestea din urmă trebuie să fie analizate împreună cu contractele de servicii aeroportuare aferente, ca formând o singură tranzacție ([57]) cu acestea, și că trebuie analizat comportamentul CCIPB în raport cu comportamentul unui operator în economia de piață ipotetic care ar opera aeroportul din Pau în locul său.

(333) Prin analiza fiecărei tranzacții astfel identificate, este necesar să se stabilească beneficiile pe care acest operator ipotetic în economia de piață, ghidat de perspectiva rentabilității, le-ar putea aștepta de pe urma serviciilor de marketing. În acest sens, impactul general al unor astfel de servicii asupra turismului și a activității economice din regiune nu trebuie să fie luat în considerare ca atare. Contează doar efectele acestor servicii asupra rentabilității aeroportului, dat fiind că acestea sunt singurele de care ar fi ținut seama operatorul ipotetic în economia de piață luat în considerare în această analiză.

(334) Serviciile de marketing sunt de natură să încurajeze utilizarea rutelor aeriene care fac obiectul contractelor de servicii de marketing și al contractelor pentru serviciile aeroportuare aferente, deoarece sunt concepute în scopul de a promova aceste rute. Deși acest efect este în primul rând în avantajul companiei aeriene, el aduce beneficii și organismului de administrare a aeroportului. Într-adevăr, un număr sporit de pasageri se poate traduce, pentru organismul de administrare a aeroportului, printr-o creștere a veniturilor provenite din anumite tarife de aeroport, din prestarea de servicii de handling la sol, precum și din veniturile non-aeronautice care provin din activitatea zonelor de parcare, restaurantelor și din alte activități de comerț etc.

(335) Prin urmare, nu se poate contesta faptul că un operator în economia de piață care administrează aeroportul din Pau în locul CCIPB ar fi putut lua în considerare acest efect pozitiv atunci când a avut în vedere încheierea contractului de servicii de marketing și a contractului de servicii aeroportuare aferent. Ar fi făcut acest lucru prin evaluarea impactului rutelor aeriene în cauză asupra viitoarelor venituri și costuri, și prin estimarea, în acest context, a unui număr de pasageri pe aceste rute care ar fi reflectat efectul pozitiv al serviciilor de marketing. Ar fi luat în considerare acest efect pe tot parcursul perioadei de operare a rutelor în cauză, astfel cum este prevăzută în contractul de servicii aeroportuare și în contractul de servicii de marketing.

(336) Pe parcursul procedurii, acest aspect a fost admis de Comisie, întrucât, atunci când a invitat autoritățile franceze să reproducă estimarea veniturilor și a costurilor pe care un operator în economia de piață le-ar fi efectuat înainte de încheierea contractelor de servicii de marketing și a contractelor de servicii aeroportuare, Comisia i-a propus să țină seama de efectele contractelor de servicii de marketing asupra traficului preconizat. Atunci când un organism de administrare a unui aeroport încheie un contract care prevede activități concrete de promovare a anumitor rute aeriene, este, într-adevăr, posibil să prevadă o rată de ocupare (sau un factor de încărcare) ([58]) relativ ridicată pe rutele aeriene în cauză și să țină seama de aceasta la evaluarea veniturilor sale viitoare. În această privință, Comisia subliniază opinia companiei Ryanair potrivit căreia contractele de servicii de marketing nu implică doar un cost pentru un organism de administrare a aeroportului, ci și un eventual profit.

(337) Este necesar să se stabilească dacă, pentru un operator ipotetic în economia de piață care exploatează aeroportul din Pau în locul CCIPB, s-ar putea aștepta și cuantifica în mod rezonabil alte beneficii decât cele care rezultă din efectul pozitiv asupra utilizării rutelor aeriene care fac obiectul contractului de servicii de marketing pe parcursul perioadei de operare a acestor rute, astfel cum este prevăzută de contractul de servicii de marketing sau de contractul de servicii aeroportuare.

([57]) Orice contract de servicii de marketing trebuie analizat împreună cu contratul de servicii aeroportuare aferent ca formând o singură tranzacție. În schimb, există tot atâtea tranzacții separate câte „perechi" de contracte de servicii de marketing și contracte de servicii aeroportuare.

([58]) Rata de ocupare sau factorul de încărcare se definește ca proporția locurilor ocupate în aeronavele utilizate pentru operarea rutei aeriene în cauză.

(338) Anumite părți terțe interesate, cum ar fi Ryanair în studiul său din 17 ianuarie 2014, susțin această teză. Studiul din 17 ianuarie 2014 se bazează pe ideea că serviciile de marketing achiziționate de către un organism de administrare a aeroportului precum CCIPB sunt de natură să consolideze imaginea de marcă a aeroportului și, drept consecință, să sporească în mod durabil numărul de pasageri care utilizează aeroportul, în plus față de rutele aeriene care fac obiectul contractului de servicii de marketing și al contractului de servicii aeroportuare în perioada de operare a acestor rute, astfel cum este prevăzută de aceste contracte. În special, reiese din acest studiu că, potrivit companiei Ryanair, serviciile de marketing sunt de natură să producă efecte pozitive durabile asupra utilizării aeroportului și după expirarea contractului de servicii de marketing.

(339) În primul rând, ar trebui observat, în această privință, că niciun element din dosar nu sugerează că, la încheierea contractelor de servicii de marketing care fac obiectul procedurii oficiale de investigare prevăzute, CCIPB ar fi avut în vedere și ar fi cuantificat *a fortiori* și beneficiile potențiale ale contractelor de servicii de marketing, care depășeau cadrul rutelor care fac obiectul acestor contracte, sau, din punct de vedere temporal, care depășeau perioada planificată pentru rutele în cauză. În plus, nici autoritățile franceze, nici CCIPB nu au propus o metodă care să fi permis estimarea valorii eventuale pe care un participant ipotetic pe piață, care ar fi administrat aeroportul din Pau în locul CCIPB, ar fi atribuit-o acestor efecte atunci când ar fi evaluat oportunitatea încheierii contractelor de servicii de marketing și a contractelor de servicii aeroportuare.

(340) Astfel cum s-a precizat anterior, serviciile de marketing achiziționate de la AMS se adresează persoanelor care vizitează site-ul companiei Ryanair și, mai precis, pagina consacrată orașului Pau de pe site, versiunea engleză a site-ului (pentru contractele de servicii de marketing referitoare la rutele Pau-Londra și Pau-Bristol), versiunile belgiană și neerlandeză ale site-ului (pentru contractele referitoare la ruta Pau-Charleroi) sau versiunea franceză a site-ului (pentru contractul referitor la ruta Pau-Beauvais). Pentru Transavia, era prevăzut ca toate serviciile de marketing de pe site-ul www.transavia.com să vizeze pagina referitoare la destinația Pau. Așadar, serviciile respective de marketing vizau în special persoanele susceptibile de a utiliza rutele aeriene care făceau obiectul contractului de servicii de marketing. Efectul pozitiv al acestora asupra utilizării altor rute către Pau se dovedește mult mai ipotetic și, în orice caz, mult prea nesigur pentru a putea fi luat în considerare în mod cuantificat de către un operator prudent în economia de piață atunci evaluează interesul pe care îl prezintă încheierea contractului de servicii de marketing.

(341) De altfel, în ceea ce privește caracterul durabil al acestor efecte, acesta se dovește la rândul său foarte nesigur. Se poate admite faptul că promovarea orașului Pau și a regiunii sale pe site-ul companiei Ryanair ar fi putut încuraja persoanele care au consultat site-ul să cumpere bilete de la Ryanair cu destinația Pau atunci când au avut acces la această reclamă sau la puțin timp după aceea. Cu toate acestea, este puțin probabil ca amintirea acestei reclame observate cu ocazia vizitării site-ului companiei Ryanair ar fi putut să persiste și să influențeze achiziționarea de bilete de avion după câteva săptămâni. O campanie publicitară este susceptibilă de a avea un efect de durată atunci când operațiunile de promovare se realizează cu ajutorul unuia sau a mai multor mijloace de publicitate la care consumatorii sunt expuși în mod frecvent de-a lungul unei perioade determinate. De exemplu, o campanie publicitară la posturile de televiziune și de radio generaliste, pe mai multe site-uri internet și/sau prin intermediul unor panouri publicitare amplasate în aer liber sau în locuri publice este de natură să producă un astfel de efect durabil în cazul în care consumatorii au acces la aceste mijloace în mod pasiv și repetat. În schimb, este puțin probabil ca o operațiune de promovare care se limitează la anumite pagini de pe site-ul companiei Ryanair să aibă un efect semnificativ ulterior perioadei aferente operațiunii de promovare.

(342) Într-adevăr, este foarte probabil că, pentru majoritatea persoanelor, consultarea site-ului companiei Ryanair nu este suficient de frecventă pentru a putea lăsa, prin propriile mijloace, o amintire de durată a promovării unei regiuni pe acest site. Această observație este întărită în mod semnificativ de două elemente. În primul rând, potrivit diferitelor contracte de servicii de marketing, promovarea regiunii orașului Pau pe pagina principală a site-ului companiei Ryanair se reducea la prezența unui simplu link către un site desemnat de CCIPB pe parcursul unor perioade limitate sau chiar foarte scurte (42 de zile pe an timp de cinci ani potrivit contractului din 2005, un an în continuu potrivit contractului din 2007, 8 zile potrivit contractului din 2008, 9 zile potrivit contractului din 2009, 45 de zile pe versiunea engleză a site-ului, 25 de zile pe versiunile belgiană și neerlandeză ale site-ului și 25 de zile pe versiunea franceză a site-ului potrivit contractului din 2010). Atât natura acestor operațiuni de promovare (prezența unui simplu link, cu o valoare promoțională limitată), cât și scurta durată a acestora sunt susceptibile de a fi limitat în mare măsură efectul acestor operațiuni în timp după încetarea lor, cu atât mai mult cu cât aceste operațiuni vizau doar site-ul companiei Ryanair și nu erau alternate cu alte mijloace de publicitate. În al doilea rând, celelalte operațiuni de marketing prevăzute în contractele încheiate cu AMS vizau exclusiv paginile site-ului său referitoare la destinația Pau. Este foarte probabil ca majoritatea persoanelor să nu consulte această pagină în mod frecvent și ca acestea să facă acest lucru doar în cazul în care sunt deja potențial interesate de această destinație.

(343) Considerațiile de mai sus se aplică și contractului din 2006 încheiat cu Transavia. Într-adevăr, serviciile de marketing prevăzute în acest contract constau doar în inserarea de mesaje și de linkuri pe pagina referitoare la destinația Pau de pe site-ul companiei Transavia, precum și în trimiterea de oferte pe e-mail care prezentau atracțiile din Pau, acestea fiind transmise în mod periodic către abonații revistei electronice transavia.com.

(344) În consecință, chiar și în cazul în care serviciile respective ar fi putut încuraja utilizarea rutelor aeriene care făceau obiectul contractelor de servicii de marketing în perioada de punere în aplicare a acestor servicii, este foarte probabil ca un astfel de efect să fi fost zero sau neglijabil după această perioadă sau pe alte rute.

(345) De altfel, din studiile companiei Ryanair din 17 și 31 ianuarie 2014, reiese că beneficiile de pe urma contractelor de servicii de marketing care depășesc sfera de cuprindere a rutelor aeriene care fac obiectul acestor contracte sau perioada de operare a acestor rute, astfel cum a fost prevăzută de contractele de servicii de marketing și de servicii aeroportuare, sunt foarte incerte și nu pot fi cuantificate la un grad de fiabilitate pe care un operator prudent în economia de piață l-ar considera suficient.

(346) Astfel, de exemplu, potrivit studiului din 17 ianuarie 2014 ([59]), „[…] existența unor viitoare profituri incrementale după expirarea programată a contractului de servicii aeroportuare este în mod inerent incertă" ([60]). În plus, acest studiu propune două metode pentru evaluarea ex ante a efectelor pozitive ale contractelor de servicii de marketing, o abordare „bazată pe fluxurile de trezorerie" și o abordare bazată pe „capitalizare".

(347) Abordarea „bazată pe fluxurile de trezorerie" constă în evaluarea beneficiilor de pe urma contractelor de servicii de marketing și a contractelor de servicii aeroportuare sub forma unor viitoare venituri generate pentru organismul de administrare a aeroportului de serviciile de marketing și de contractul de servicii aeroportuare, odată ce au fost deduse costurile aferente. Abordarea bazată pe „capitalizare" constă în a considera îmbunătățirea imaginii de marcă a aeroportului ca urmare a serviciilor de marketing drept un activ necorporal, achiziționat la prețul prevăzut în contractul de servicii de marketing.

(348) Cu toate acestea, studiul prezintă o amploare mai mare a problemelor ridicate de abordarea bazată pe „capitalizare", demonstrând astfel lipsa de fiabilitate a rezultatelor pe care le poate produce o astfel de metodă și preferându-i abordarea „cash-flow". În studiu se afirmă, printre altele, următoarele: „Abordarea bazată pe «capitalizare» ar trebui să țină seama doar de proporția cheltuielilor de marketing imputabilă activelor necorporale ale unui aeroport. Cu toate acestea, ar putea fi dificil să se determine proporția cheltuielilor de marketing menite să genereze viitoare venituri pentru aeroport (și anume o investiție în activul necorporal al aeroportului), spre deosebire de cheltuielile care generează venituri curente pentru aeroport ([61])". Aceasta subliniază, de asemenea, că „Pentru a pune în aplicare abordarea bazată pe «capitalizare», este necesar să se estimeze pentru cât timp ar putea un aeroport, în medie, să rețină un client datorită campaniei de marketing a societății AMS. În practică, ar fi foarte dificil să se estimeze durata medie de reținere a clienților ca urmare a unei campanii a societății AMS, în lipsa unor date suficiente ([62])".

(349) Studiul din 31 ianuarie 2014 a propus o aplicare practică a abordării „bazate pe fluxurile de trezorerie". Potrivit acestei abordări, beneficiile de pe urma contractelor de servicii de marketing și a contractelor de servicii aeroportuare după expirarea contractului de servicii de marketing iau forma unei „valori finale" calculate la data expirării contractului. Această valoare finală este calculată pe baza profiturilor incrementale preconizate ca urmare a contractelor de servicii aeroportuare și de servicii de marketing pentru ultimul an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare. Astfel, potrivit acestei metode, se pleacă de la profitul incremental preconizat pentru ultimul an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare și se proiectează în viitor pentru o durată egală cu durata contractului de servicii aeroportuare, fiind ajustat în funcție de rata de creștere a pieței transportului aerian din Europa și de un factor de probabilitate care ar trebui să reflecte capacitatea contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing de a contribui la profitul aeroportului după expirarea acestora ([63]). Această capacitate de a genera profituri durabile rezultă, potrivit studiului din 31 ianuarie 2014, dintr- o serie de factori „[…] printre care se numără o mai mare notorietate și o marcă mai puternică, precum și externalități de rețea și pasageri recurenți" ([64]), fără alte precizări în acest sens. În plus, această metodă ia în considerare o rată de actualizare care reflectă costul capitalului.

([59]) A se vedea secțiunea 6.2.2.7.

([60]) Traducere liberă a versiunii originale în limba engleză a textului: „… future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain".

([61]) Traducere liberă a versiunii originale în limba engleză a textului: «The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport.»

([62]) Traducere liberă a versiunii originale în limba engleză a textului: «In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data».

([63]) A se vedea considerentele 356 și 357.

([64]) Traducere liberă a versiunii originale în limba engleză a textului: „… including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger".

(350) În ceea ce privește factorul de probabilitate, studiul propune o rată de [...] %, pe care o consideră prudentă. Cu toate acestea, studiul, care are un caracter foarte teoretic, nu oferă nicio justificare temeinică cu privire la acest aspect, fie de natură cantitativă sau calitativă. Acesta nu se bazează pe niciun element de fapt inerent activității companiei Ryanair sau pieței transportului aerian sau ale serviciilor aeroportuare care să susțină această rată de [...] %. Acesta nu stabilește nicio legătură între această rată și factorii pe care îi menționează foarte pe scurt (notorietatea, marca puternică, externalitățile de rețea și pasagerii recurenți), care se presupune că ar extinde beneficiile de pe urma contractelor de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing în perioada de după expirarea acestor contracte. În sfârșit, aceasta nu se bazează în niciun fel pe conținutul specific al serviciilor de marketing prevăzute de diferitele contracte cu AMS pentru a analiza măsura în care aceste beneficii ar putea influența factorii menționați anterior.

(351) În plus, acesta nu demonstrează faptul că la expirarea unui contract de servicii aeroportuare și a unui contract de servicii de marketing, profiturile generate pentru organismul de administrare a aeroportului în ultimul an de aplicare a lor sunt de natură a fi extinse în viitor cu un oarecare grad de probabilitate. Acesta nu justifică nici relevanța ratei de creștere a pieței transportului aerian în Europa în vederea evaluării efectelor unui contract de servicii aeroportuare și ale unui contract de servicii de marketing pentru un anumit aeroport.

(352) Prin urmare, ar fi foarte puțin probabil ca o „valoare finală", calculată în conformitate cu metoda propusă de Ryanair, să fie luată în considerare de un operator prudent în economia de piață care ar evalua interesul pe care îl prezintă încheierea unui contract.

(353) Studiul din 31 ianuarie 2014 arată, în consecință, că metoda bazată pe „fluxurile de trezorerie" ar putea duce doar la rezultate foarte nesigure și foarte puțin fiabile, la fel ca și metoda bazată pe „capitalizare".

(354) De altfel, nici autoritățile franceze, nici alte părți interesate nu au furnizat elemente care să arate că metoda propusă de Ryanair în acest studiu, sau orice altă metodă menită să țină seama în mod cunatificat de beneficiile care se extind după data expirării contractelor de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing, ar fi realmente aplicată de organismele de administrare a aeroporturilor regionale comparabile cu aeroportul din Pau. De altfel, autoritățile franceze nu au formulat nicio observație cu privire la studiile din 17 și 31 ianuarie 2014 și, prin urmare, nu și-au manifestat acordul față de concluziile acestora.

(355) În plus, după cum s-a menționat mai sus, serviciile de marketing care fac obiectul procedurii oficiale de investigare sunt în mod evident destinate persoanelor care ar putea utiliza rutele prevăzute de contractele de servicii de marketing. În cazul în care aceste rute nu sunt reînnoite la expirarea contractului de servicii aeroportuare, este puțin probabil ca serviciile de marketing să poată avea în continuare efecte pozitive asupra utilizării aeroportului după expirarea respectivă. Este însă foarte dificil ca un organism de administrare a aeroportului să evalueze probabilitatea ca o companie aeriană să dorească să opereze în continuare o rută după expirarea perioadei pe parcursul căreia s-a angajat să o opereze în contractul de servicii aeroportuare. Companiile aeriene low-cost, în special, au arătat că gestionau deschiderile și închiderile de rute într-un mod foarte dinamic. La încheierea unei tranzacții precum cele examinate în cadrul procedurii oficiale de investigare, un operator prudent în economia de piață nu ar putea, așadar, să se bazeze pe voința companiei aeriene de a prelungi operarea rutei în cauză după expirarea contractului.

(356) În plus, și cu titlu suplimentar, este necesar să se observe că o valoare finală calculată în conformitate cu metoda propusă de Ryanair în studiul din 31 ianuarie 2014 nu este pozitivă (și, prin urmare, nu are un efect pozitiv asupra rentabilității preconizate a contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing) decât în cazul în care profitul incremental așteptat de pe urma acestor contracte în cursul ultimului an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare este pozitiv. În fapt, metoda constă în a pleca de la profitul incremental preconizat pentru ultimul an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare și a-l proiecta în viitor prin aplicarea a doi factori. Primul factor este creșterea globală a pieței europene a transportului aerian și reflectă creșterea traficului preconizat. Al doilea este un factor de […] % care reprezintă în mod schematic probabilitatea ca executarea contractelor care au ajuns la data expirării să încurajeze încheierea pe viitor a unor contracte similare, care să genereze niște fluxuri financiare asemănătoare. Astfel, în cazul în care viitorul profit incremental preconizat în ultimul an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare va fi negativ, valoarea finală va fi, la rândul ei, negativă (sau cel mult egală cu zero), ceea ce reflectă faptul că încheierea de contracte asemănătoare contractelor care au expirat recent este de natură, în aceeași măsură ca și acestea din urmă, să diminueze în fiecare an rentabilitatea aeroportului.

(357) Studiul din 31 ianuarie 2014 analizează foarte pe scurt această situație, limitându-se la a preciza următoarele într-o notă de subsol, fără comentarii sau justificări: „[…] nu poate fi calculată nicio valoare finală în cazul în care profiturile suplimentare nete aferente plăților societății AMS sunt negative în cursul ultimului an din perioada în cauză ([65])." După cum se va arăta ulterior, toate contractele care fac obiectul prezentului caz conduc însă la fluxuri suplimentare estimate care sunt negative în fiecare an, și nu doar în mod global, în valoare actualizată netă. Astfel, pentru aceste contracte, o „valoare finală" calculată în conformitate cu metoda propusă de Ryanair ar fi zero sau chiar

([65]) Studiul din 31 ianuarie 2014, nota de subsol 17, traducere liberă a textului în limba engleză: «[…] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration.»

negativă. Prin urmare, luarea în considerare a unei valori finale de acest tip nu pune sub semnul întrebării concluzia potrivit căreia diferitele contracte implică un avantaj economic.

(358) În concluzie, rezultă din considerațiile precedente că singurul profit tangibil pe care un operator prudent în economia de piață l-ar aștepta de pe urma unui contract de servicii de marketing și pe care l-ar lua în considerare în mod cuantificat prin evaluarea interesului pe care îl prezintă încheierea unui astfel de contract, legat de un contract de servicii aeroportuare, ar fi un posibil efect pozitiv al serviciilor de marketing asupra numărului de pasageri care utilizează rutele care fac obiectul contractelor în cauză, pe durata de operare a acestor rute, astfel cum este prevăzută în contracte. Celelalte eventuale profituri ar fi considerate mult prea nesigure pentru a se ține seama de acestea în mod cuantificat și, într-adevăr, nimic nu indică faptul că au fost luate în considerare de CCIPB.

Relevanța comparației dintre clauzele contractelor de servicii aeroportuare care fac obiectul procedurii oficiale de investigare și tarifele de aeroport facturate în alte aeroporturi

(359) În conformitate cu noile orientări, în temeiul principiului operatorului în economia de piață, existența unui ajutor acordat unei companii aeriene care utilizează aeroportul poate fi exclusă, în principiu:

(a) atunci când prețul facturat pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului pieței; sau

(b) atunci când se poate demonstra prin intermediul unei analize ex ante, adică pe baza informațiilor disponibile în momentul acordării măsurii și pe baza evoluțiilor previzibile la acel moment, că acordul dintre aeroport și compania aeriană va genera, pentru aeroport, o contribuție pozitivă suplimentară la profit ([66]).

(360) Mai mult, în conformitate cu noile orientări, „Atunci când va evalua acordurile dintre aeroporturi și companiile aeriene, Comisia va lua, de asemenea, în calcul în ce măsură acordurile evaluate pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroportului menită să restabilească rentabilitatea cel puțin pe termen lung ([67])."

(361) Cu toate acestea, în cazul primei abordări (comparația cu un „preț al pieței"), Comisia își exprimă îndoiala puternică cu privire la posibilitatea de a identifica, în prezent, un indicator de referință adecvat pentru stabilirea unui veritabil preț de piață pentru serviciile furnizate de aeroporturi. Aceasta consideră că o analiză *ex ante* a rentabilității suplimentare este criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate în mod individual de aeroporturi cu anumite companii aeriene ([68]).

(362) În acest sens, este necesar să se remarce faptul că, în general, aplicarea principiului operatorului în economia de piață în raport cu un preț mediu observat pe alte piețe similare se poate dovedi concludentă atunci când un un preț al pieței poate fi identificat în mod rezonabil sau dedus din alți indicatori de piață. Cu toate acestea, această metodă nu poate avea aceeași relevanță în cazul serviciilor aeroportuare. Într-adevăr, structura costurilor și a veniturilor tinde să varieze foarte mult de la un aeroport la altul. Aceste costuri și venituri depind de stadiul de dezvoltare a aeroportului, de numărul de companii aeriene care îl deservesc, de capacitatea în ceea ce privește numărul de pasageri, de stadiul infrastructurii, de cadrul de reglementare care poate varia de la un stat membru la altul, precum și de deficitele înregistrate și de obligațiile asumate de aeroport în trecut ([69]).

(363) În plus, procesul de liberalizare a pieței transportului aerian crește gradul de complexitate al oricărei analize strict comparative. Astfel cum ilustrează cazul de față, practicile comerciale dintre aeroporturi și companii aeriene nu se bazează neapărat pe o listă de prețuri publice pentru niște servicii individuale. Într-adevăr, aceste relații comerciale sunt deosebit de variate. Acestea includ partajarea riscurilor în raport cu gradul de utilizare și a responsabilităților comerciale și financiare aferente, generalizarea mecanismelor de stimulare (de exemplu, sub formă de reduceri legate de numărul de rute sau de pasageri transportați), precum și diferențe în distribuția riscurilor pe durata contractelor. În consecință, tranzacțiile sunt în mică măsură comparabile între ele pe baza unui preț per rotație sau per pasager.

(364) În studiul său din 9 aprilie 2013, Ryanair susține, în esență, că este posibil să se aplice principiul operatorului în economia de piață având drept temei o comparație cu practicile comerciale din alte aeroporturi europene.

([66]) Noile orientări, punctul 53.
([67]) Noile orientări, punctul 66.
([68]) Noile orientări, punctele 59 și 61.
([69]) A se vedea Decizia Comisiei din 27 ianuarie 2010 privind ajutorul de stat C 12/08 – Slovacia – Acord între aeroportul din Bratislava și Ryanair, JO L 27, 1.2.2011, p. 24, considerentele 88 și 89.

(365) În primul rând, ar trebui remarcat faptul că, în cursul procedurii, nici autoritățile franceze, nici alte părți terțe interesate nu au propus Comisiei un eșantion de aeroporturi de referință care să poată fi utilizat în prezentul caz și care să fie suficient de comparabil cu situația aeroportului din Pau în ceea ce privește volumul de trafic, tipul de trafic, tipul și nivelul de servicii aeroportuare, prezența unui mare oraș în apropierea aeroportului, numărul de locuitori din zona pe care o deservește aeroportul, prosperitatea zonei înconjurătoare și existența unor alte zone geografice care ar putea atrage pasagerii ([70]).

(366) Chiar dacă un astfel de eșantion de aeroporturi ar fi fost disponibil, nu s-ar fi putut oricum utiliza o metodă comparativă în acest caz. Într-adevăr, astfel cum a fost arătat mai sus, tranzacțiile de analizat sunt ansambluri complexe formate dintr-un contract de servicii aeroportuare și un contract de servicii de marketing (asociate uneori pe un singur temei juridic). Aceste tranzacții conțin mai multe „prețuri", și anume diferitele tarife de aeroport, prețurile pentru serviciile de handling la sol și prețul serviciilor de marketing, dintre care unele depind de numărul de pasageri, altele de numărul de mișcări de aeronave, iar altele reprezintă sume fixe. Fiecare dintre aceste tranzacții generează astfel un ansamblu complex de fluxuri financiare între organismul de administrare a aeroportului și compania aeriană și filialele sale, formate din veniturile rezultate din tarifele de aeroport, veniturile legate de serviciile de handling la sol și veniturile legate de serviciile de marketing.

(367) De aceea, o comparație doar între tarifele de aeroport facturate de CCIPB companiilor aeriene în cauză și tarifele de aeroport practicate în aeroporturile de referință nu ar oferi nicio informație utilă cu privire la respectarea principiului operatorului în economia de piață. Pentru a aplica o metodă comparativă valabilă pentru tranzacțiile care fac obiectul prezentei evaluări, ar trebui, cel puțin, să se găsească în aeroporturile din eșantionul de referință un ansamblu de tranzacții comparabile, care să cuprindă, în special, servicii de marketing echivalente și servicii de handling la sol echivalente. Căutarea unui astfel de eșantion de tranzacții comparabile s-ar dovedi imposibilă, dat fiind că tranzacțiile care fac obiectul prezentei evaluări au un grad deosebit de complexitate și de specificitate, cu atât mai mult cu cât prețurile serviciilor de handling la sol și ale serviciilor de marketing au rareori caracter de date publice și ar fi dificil de accesat pentru a putea constitui o bază de comparație.

(368) În sfârșit, presupunând că acesta ar putea fi stabilit, pe baza unei analize comparative valabile, că „prețurile" în cauză pentru diversele tranzacții care fac obiectul prezentei analize ar fi egale cu sau mai mari decât „prețurile pieței" stabilite prin intermediul eșantionului de tranzacții de referință, Comisia nu ar putea, cu toate acestea, să concluzioneze că aceste tranzacții sunt conforme cu prețul pieței, în cazul în care se constată că la momentul încheierii acestora, organismul de administrare a aeroportului se putea aștepta ca acestea să genereze costuri incrementale superioare veniturilor incrementale. Într-adevăr, un operator în economia de piață nu ar avea niciun interes să ofere bunuri sau servicii la „prețul pieței", atunci când un astfel de comportament duce la o pierdere incrementală.

(369) Comisia consideră oportun să se reamintească în contextul acestei analize că, în urma adoptării noilor orientări, atât autoritățile franceze, cât și părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile cu privire la aplicarea în prezentul caz a dispozițiilor acestor orientări (a se vedea considerentele 22 și 23). În speță, nici autoritățile franceze, nici părțile interesate nu au contestat pe fond abordarea Comisiei conform căreia, în cazul în care este imposibil să se definească un indicator de referință adecvat pentru stabilirea unui preț de piață real pentru serviciile furnizate de aeroporturi pentru companiile aeriene, criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate între cele două părți este o analiză *ex ante* a rentabilității suplimentare a acestora.

(370) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că, în acest caz, trebuie aplicată abordarea preconizată în general în noile orientări pentru aplicarea principiului operatorului în economia de piață în relațiile dintre aeroporturi și companiile aeriene, și anume analiza *ex ante* a rentabilității suplimentare (sau incrementale).

(371) Această abordare este justificată de faptul că un organism de administrare a aeroportului poate avea un interes obiectiv să încheie o tranzacție cu o companie aeriană în cazul în care se poate aștepta în mod rezonabil ca această tranzacție să îi îmbunătățească profiturile (sau să îi reducă pierderile) în raport cu o situație contrafactuală în care această tranzacție nu ar fi încheiată ([71]), și aceasta indiferent de orice comparație cu condițiile oferite companiilor aeriene de alte organisme de administrare a aeroporturilor sau cu condițiile oferite de același organism altor companii aeriene.

(372) În ceea ce privește ultimul aspect, astfel cum a arătat Comisia în noile orientări, „diferențierea prețurilor este o practică comercială standard, atât timp cât se respectă toate normele legislative relevante din domeniul concurenței aplicabile sectorului în cauză. Cu toate acestea, astfel de politici diferențiate în materie de fixare a prețurilor ar trebui justificate din punct de vedere comercial pentru îndeplinirea testului operatorului în economia de piață" ([72]) (notele de subsol au fost omise). În această privință, ar trebui remarcat că observațiile formulate de anumite părți terțe care îi

([70]) Noile orientări, punctul 60.
([71]) Cu alte cuvinte, în cazul în care rentabilitatea suplimentară preconizată ca urmare a acestei tranzacții este pozitivă.
([72]) Noile orientări, punctul 62.

reproșează, în esență, CCIPB faptul că nu a aplicat sistemul său de tarifare generală în mod uniform tuturor companiilor aeriene nu sunt relevante în ceea ce privește aplicarea principiului operatorului în economia de piață. De exemplu, observația formulată de Air France, rezumată în considerentul 169, potrivit căreia CCIPB ar fi trebuit să-i factureze companiei Ryanair „tariful de balizaj" în anumite circumstanțe, este lipsită de relevanță. Într-adevăr, nu înseamnă neapărat că, dacă un organism de administrare a aeroportului negociază cu o companie aeriană niște condiții care se îndepărtează de sistemul său general de tarifare sau chiar negociază o structură tarifară diferită de acest sistem general, organismul respectiv acordă un avantaj economic companiei respective.

Evaluarea comună a comportamentului organismului de administrare a aeroportului și al CCIPB în ansamblu

(373) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a concluzionat, cu titlu preliminar, că comportamentul CCIPB în ansamblu ar trebui să fie evaluat împreună cu comportamentul organismului de administrare a aeroportului și, dacă este cazul, cu cel al statului sau al celorlalte autorități publice care supraveghează organismul respectiv sau care sunt implicate în finanțarea acestuia.

(374) Autoritățile franceze și-au manifestat acordul cu privire la evaluarea comună a comportamentului serviciului care gestionează aeroportul, al CCIPB în ansamblu și al celorlalte autorități publice.

(375) În cadrul aplicării principiului operatorului în economia de piață, este, într-adevăr, necesar să se țină seama de comportamentul CCIPB în ansamblul său și nu doar de cel al serviciului său care gestionează aeroportul. Într-adevăr, serviciul care gestionează aeroportul din cadrul CCIPB nu are personalitate juridică distinctă de CCIPB. Pe de altă parte, deși contractele de servicii aeroportuare au fost încheiate cu aeroportul, care este beneficiarul tarifelor de aeroport plătite de Ryanair și de celelalte companii aeriene, costurile aferente contractelor de servicii de marketing sunt, în schimb, plătite în mare parte de la bugetul general al CCIPB și nu se reflectă neapărat în conturile aeroportului. De altfel, autoritățile franceze subliniază, în acest sens, că CCIPB a suportat în mod direct aceste costuri ([73]).

(376) Prin urmare, Comisia consideră că trebuie analizate împreună comportamentul organismului de administrare a aeroportului și comportamentul CCIPB în ansamblu în ceea ce privește relația lor cu companiile aeriene și filialele acestora în scopul aplicării criteriului operatorului economic privat în economia de piață.

Concluzie cu privire la normele de aplicare a criteriului operatorului în economia de piață

(377) Rezultă din toate cele de mai sus că, pentru a aplica principiul operatorului în economia de piață în cazul contractelor analizate, Comisia trebuie, pentru fiecare contract de servicii de marketing, să analizeze împreună contractul respectiv și contractul de servicii aeroportuare aferent și trebuie să stabilească dacă un operator ipotetic în economia de piață, care se orientează în funcție de perspectiva rentabilității și care gestionează aeroportul din Pau în locul CCIPB, ar fi încheiat aceste tranzacții. În acest scop, este necesar să se stabilească rentabilitatea incrementală a contractelor, astfel cum ar fi evaluat-o operatorul în economia de piață în momentul încheierii contractelor, estimând, pe întreaga perioadă de aplicare a contractelor:

— viitorul trafic incremental preconizat ca urmare a punerii în aplicare a acestor contracte, ținând seama eventual de impactul serviciilor de marketing asupra ratei de ocupare pe rutele care fac obiectul contractelor;

— veniturile incrementale viitoare preconizate ca urmare a punerii în aplicare a acestor contracte, inclusiv veniturile din taxele aeronautice și din serviciile de handling la sol, generate de rutele care fac obiectul acestor contracte, precum și veniturile din activități non-aeronautice ca urmare a traficului suplimentar generat de punerea în aplicare a acestor contracte;

— viitoarele costuri incrementale preconizate ca urmare a punerii în aplicare a acestor contracte, inclusiv cheltuielile de funcționare și eventualele costuri de investiții suplimentare generate de rutele care fac obiectul acestor contracte, precum și costurile serviciilor de marketing.

(378) Din aceste calcule, trebuie să rezulte fluxuri anuale viitoare care să corespundă diferenței dintre veniturile și costurile suplimentare, care se actualizează după caz cu o rată care reflectă costul de capital pentru organismul de administrare a aeroportului. O valoare actualizată netă pozitivă indică, în principiu, faptul că contractele în cauză nu conferă un avantaj economic, în vreme ce o valoare actualizată netă negativă arată prezența unui astfel de avantaj.

([73]) Autoritățile franceze au afirmat în această privință: „CCIPB, printre misiunile căreia se numără și dezvoltarea economică a teritoriului său, și-a asumat, direct din bugetul propriu și nu din cel al aeroportului, modalitățile financiare prevăzute de contractul semnat la 30 iunie 2005 cu AMS pentru ruta Pau-Londra".

(379) Este necesar să se remarce faptul că, într-o astfel de evaluare, argumentele CCIPB și ale companiei Ryanair potrivit cărora prețul serviciilor de marketing achiziționate de CCIPB este echivalent cu sau mai mic decât ceea ce poate fi considerat drept un „preț al pieței" pentru astfel de servicii sunt lipsite de relevanță. Într-adevăr, un operator ipotetic în economia de piață care se orientează în funcție de perspectiva rentabilității nu ar fi dispus să achiziționeze astfel de servicii, chiar la un preț mai mic decât sau egal cu „prețul pieței", în cazul în care ar prevedea că, în ciuda impactului pozitiv al acestor servicii asupra utilizării rutelor în cauză, costurile incrementale generate de contracte ar depăși veniturile incrementale în valoare actualizată. În fapt, într-o astfel de situație, „prețul pieței" ar depăși nivelul până la care este dispus să plătească și, prin urmare, ar fi nevoit, în mod logic, să renunțe la serviciile în cauză.

(380) Pentru aceleași motive, faptul că prețurile prevăzute pentru serviciile aeroportuare în contractul de servicii aeroportuare pot fi mai mari decât sau echivalente cu prețurile practicate de organisme de administrare a aeroporturilor în mică măsură comparabile pentru servicii comparabile nu ar fi relevant în contextul prezentei analize, întrucât nu ne-am putea aștepta ca acestea să genereze venituri incrementale suficiente pentru a acoperi costurilor suplimentare în valoare actualizată.

Aplicarea principiului operatorului în economia de piață

(381) În scopul evaluării contractelor în cauză și în lumina considerațiilor de mai sus, trebuie amintit că atât existența, cât și importanța elementelor de ajutor în aceste contracte trebuie să fie evaluate pe baza situației predominante la momentul încheierii acestora ([74]) și, mai precis, pe baza informațiilor disponibile și a evoluțiilor previzibile la acel moment.

(382) În scrisoarea sa din 30 mai 2011, autoritățile franceze au afirmat că, la momentul încheierii contractelor din 2005 cu Ryanair și AMS, nu exista niciun studiu de piață și niciun plan de afaceri care să evalueze și să susțină, din punct de vedere economic, angajamentele asumate de către aeroport în raport cu Ryanair.

(383) Potrivit informațiilor furnizate de autoritățile franceze rezultă, de asemenea, că CCIPB nu a efectuat niciun studiu de piață, niciun plan de afaceri sau nicio evaluare cuantificată a rentabilității într-o etapă anterioară încheierii celorlalte contracte care fac obiectul procedurii oficiale de investigare, cu excepția contractului din 2006 cu Transavia, pentru care s-a încheiat un plan de afaceri în decembrie 2005 (denumit în continuare „planul de afaceri Transavia").

(384) În afară de planul de afaceri Transavia, singura evaluare economică cuantificată transmisă de autoritățile franceze este un studiu de impact efectuat pentru perioada 2003-2004, care a evaluat impactul economic al pasagerilor companiei Ryanair asupra regiunii la o valoare de 8-10 milioane EUR. O anchetă efectuată în rândul pasagerilor aeroportului în ianuarie 2011, transmisă tot de către autoritățile franceze, confirmă aceste rezultate și evaluează cheltuielile medii per pasager pentru un zbor Ryanair cu destinația Pau la 339 EUR. Cu toate acestea, aceste studii nu sunt relevante în sensul aplicării principiului operatorului în economia de piață. Acestea se referă în realitate la impactul activității companiei Ryanair asupra structurii economice regionale în general, și nu doar la rentabilitatea aeroportului. Potrivit unei jurisprudențe constante, considerațiile privind dezvoltarea regională nu pot fi însă luate în considerare la aplicarea principiului operatorului în economia de piață ([75]).

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

(386) Comisia consideră că lipsa unui plan de afaceri constituie un indiciu serios în favoarea concluziei potrivit căreia contractele încheiate cu Ryanair și AMS nu respectă principiul operatorului în economia de piață, cu atât mai mult cu cât, în ceea ce privește aceste contracte, nici autoritățile franceze, nici CCIPB nu au fost în măsură să prezinte o analiză cuantificată a rentabilității, chiar și una incompletă, care să fi fost efectuată înainte de încheierea contractelor.

(387) În general, autoritățile franceze nu au prezentat niciun element care să demonstreze că organismul de administrare a aeroportului a efectuat o analiză a riscului asumat în raport cu beneficiile care ar fi putut rezulta de pe urma contractelor la momentul încheierii contractelor cu Ryanair și AMS. Dimpotrivă, potrivit autorităților franceze, CCIPB s-a orientat în funcție de un obiectiv de dezvoltare regională. Acest element este un indiciu suplimentar de natură se sugereze că respectivele contracte cu Ryanair și cu AMS nu sunt conforme cu principiul operatorului în economia de piață.

([74]) A se vedea, de exemplu, Hotărârea din 19 octombrie 2005 în cauza T-318/00 Freistaat Thüringen/Comisia, Rec. 2005, p. II- 4179, punctul 125, și Hotărârea în cauza C-124/10 P, EDF/Comisia, ECLI:EU:C:2012:318, punctele 85, 104 și 105.

([75]) A se vedea Hotărârea Tribunalului din 21 ianuarie 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke și Lech-Stahlwerke/Comisia (T-129/95, T-2/96 et T-97/96, Rec. 1999, p. II-17), punctul 120.

(388) Conform explicațiilor ulterioare, aceste elemente sunt confirmate de evaluarea efectuată de Comisie referitor la ceea ce ar fi însemnat analiza rentabilității efectuate de un operator ipotetic în economia de piață.

(389) Pe parcursul procedurii, Comisia a invitat autoritățile franceze să refacă în mod cuantificat analiza rentabilității pe care un operator în economia de piață ar fi efectuat-o înainte de a încheia contractele cu Ryanair și AMS, bazându-se pe informațiile obiective cunoscute de CCIPB la momentul încheierii contractelor și pe evoluțiile previzibile.

(390) Ca răspuns la această invitație, autoritățile franceze au prezentat o nouă situație a estimărilor aferente costurilor și veniturilor suplimentare asociate fiecărui contract încheiat cu Ryanair și AMS. Această analiză se bazează în mare parte pe date observate ulterior, și anume după încheierea contractelor. Astfel, metoda adoptată de autoritățile franceze a constat în calcularea costurilor și a veniturilor medii unitare per pasager plecând de la cheltuielile de funcționare, veniturile și traficul aeroportului observate în perioada 2003-2011. În analiza pe care au făcut-o fiecărui contract, autoritățile franceze au utilizat aceste date înmulțindu-le cu traficul incremental preconizat pentru fiecare contract, și anume cu traficul ce ar fi putut, la încheierea contractului, să fie estimat drept trafic generat de acesta din urmă. În măsura în care această analiză se bazează în mare parte pe datele referitoare la costurile și la veniturile constatate după încheierea diferitelor contracte, și nu neapărat pe elemente previzibile la momentul încheierii contractelor, această metodă nu poate reflecta evaluarea rentabilității pe care ar fi putut s-o efectueze un operator în economia de piață înainte de a decide să încheie aceste contracte.

(391) În plus, în ceea ce privește cheltuielile de funcționare suplimentare, metoda adoptată de autoritățile franceze presupune să se țină seama de costurile totale unitare, adică de totalul cheltuielilor de funcționare ale aeroportului per pasager, în locul costurilor incrementale, și anume costurile per pasager generate în mod specific de fiecare contract. Costurile incrementale ar putea fi însă diferite de costurile totale unitare și, în general, mult mai mici, ținând seama de ponderea semnificativă a costurilor fixe într-un aeroport. Prin urmare, utilizarea costurilor totale unitare este un al doilea punct slab al metodei propuse de autoritățile franceze. Mai mult, aceasta duce la o diminuare semnificativă a rentabilității anumitor contracte, penalizând astfel companiile aeriene care au încheiat contractele în cauză.

(392) Prin urmare, Comisia a efectuat propria sa analiză reconstruind costurile și veniturile suplimentare generate de diferitele contracte în cauză, așa cum le-ar fi evaluat *ex ante* un operator în economia de piață, în aplicarea principiului operatorului în economia de piață. Ipotezele reținute și rezultatele analizei sunt prezentate în considerentele 393-440. În ceea ce privește contractul cu Transavia, Comisia a utilizat în mod direct planul de afaceri al companiei Transavia în evaluarea sa.

Orizontul de timp

(393) La evaluarea interesului pe care îl prezintă încheierea unui contract de servicii aeroportuare și/sau a unui contract de servicii de marketing, un operator în economia de piață ar fi ales drept orizont de timp pentru evaluarea sa durata contractelor în cauză. Cu alte cuvinte, ar fi evaluat costurile și veniturile incrementale pe parcursul perioadei de aplicare a contractelor.

(394) Nu este justificată luarea în considerare a unei perioade mai lungi. Într-adevăr, la momentul încheierii contractelor, un operator prudent în economia de piață nu ar fi luat în considerare reînnoirea unor astfel de contracte la expirarea lor, în aceiași termeni sau în termeni diferiți, cu atât mai mult cu cât companiile aeriene low-cost precum Ryanair și Transavia erau și sunt în continuare cunoscute pentru modul dinamic în care asigură evoluția activităților în ceea ce privește deschiderea și închiderea rutelor și creșterea și reducerea frecvenței zborurilor. Prin urmare, orice reînnoire a contractelor reprezenta o perspectivă îndepărtată și mult prea nesigură pentru ca un participant la piață să-și poată întemeia pe aceasta niște decizii economice rezonabile.

(395) În plus, trebuie remarcat faptul că, pentru anumite contracte, data de începere efectivă a activităților acoperite de contract nu este data încheierii contractului. În acest caz, a fost luată ca punct de plecare data începerii efective și nu data încheierii ([76]).

(396) Ar trebui remarcat, de asemenea, că, în contextul aplicării principiului operatorului în economia de piață, faptul că Ryanair nu a operat anumite rute pe toată perioada prevăzută de anumite contracte nu a fost luat în considerare întrucât acest element nu era cunoscut sau previzibil la momentul încheierii contractelor.

(397) În cele ce urmează, Comisia va examina contractele încheiate cu Ryanair și AMS în materie de trafic, venituri și costuri suplimentare pe baza ipotezelor reținute, înainte de a prezenta treptat rezultatele analizei contractelor încheiate cu Ryanair și AMS și ulterior ale analizei contractului cu Transavia.

([76]) A se vedea tabelul 6.

Traficul incremental și numărul de rotații preconizate (contractele cu Ryanair și AMS)

(398) Analiza efectuată de Comisie se bazează pe traficul incremental (și anume numărul de pasageri suplimentari) pe care un operator în economia de piață care gestionează aeroportul din Pau în locul CCIPB l-ar putea anticipa la momentul încheierii contractelor. De exemplu, în ceea ce privește acordul din 2003, este vorba de stabilirea numărului de pasageri la care organismul de administrare a aeroportului din Pau s-ar fi putut aștepta, pentru anul 2003, în ceea ce privește utilizarea de către aceștia a rutei Pau-Londra operate de Ryanair, pe durata executării contractului.

(399) Previziunile privind traficul incremental s-au bazat pe numărul rutelor și al frecvențelor prevăzute de diferitele contracte de servicii aeroportuare și de servicii de marketing și pe numărul de rotații anuale care rezultă din acestea.

(400) În plus, Comisia a luat în considerare capacitatea aeronavelor utilizate de Ryanair, și anume Boeing 737-800 configurate pentru 189 de locuri ([77]).

(401) Comisia a pornit de la ipoteza unei rate de ocupare de 85 % per zbor. Este o ipoteză favorabilă pentru Ryanair, întrucât o rată de 85 % reprezintă o valoare ridicată. De altfel, această rată este cu puțin peste media zborurilor operate de Ryanair în rețeaua sa ([78]) și mai mare decât sau egală cu rata de ocupare propusă de autoritățile franceze pentru diferitele contracte în cadrul acțiunii lor de refacere a analizelor privind rentabilitatea. Cu toate acestea, Comisia consideră că această rată de ocupare ridicată poate fi reținută, chiar dacă este vorba de o ipoteză favorabilă, pentru a reflecta un posibil efect benefic al serviciilor de marketing asupra utilizării rutele aeriene care fac obiectul contractelor respective și în lipsa altor elemente care să cuantifice impactul previzibil al acestor servicii asupra ratei de ocupare.

(402) Atunci când perioada de aplicare a unui contract nu corespundea unor ani calendaristici întregi, Comisia a ținut seama de acest lucru și a calculat pentru fiecare an de aplicare a contractului, traficul preconizat proporțional cu numărul de zile ale anului în care trebuia să se aplice contractul.

(403) Unele contracte conțineau indicații cu privire la numărul preconizat de pasageri pe rutele prevăzute. Cu toate acestea, dat fiind că aceste indicații nu au caracter juridic obligatoriu, ele nu ar fi fost neapărat luate în considerare de un operator prudent în economia de piață în analiza sa de rentabilitate. Prin urmare, Comisia nu le-a luat în considerare și a reținut ipoteza aferentă ratei de ocupare de 85 % pentru toate contractele (rata depășind indicațiile respective).

(404) În plus, unele contracte conțineau un angajament din partea companiei aeriene cu privire la numărul minim de pasageri care trebuiau transportați pe rutele în cauză. Cu toate acestea, un operator în economia de piață ar fi mizat probabil pe un număr de pasageri mai mare decât valoarea minimă garantată de către compania aeriană. Într-adevăr, probabil că ar fi urmat ipoteza protrivit căreia compania aeriană a prevăzut o marjă de siguranță care se situează între limita inferioară a traficului pentru care își asumă angajamentul și traficul la care poate în mod rezonabil să se aștepte. Prin urmare, Comisia a decis să nu ia în considerare în evaluarea sa aceste niveluri minime obligatorii.

(405) Traficul suplimentar calculat de Comisie depășește, în general, atât nivelurile minime obligatorii, cât și indicațiile fără caracter obligatoriu din contractele respective.

(406) În cele din urmă, ar trebui remarcat faptul că, în 2009, CCIPB și Ryanair/AMS au schimbat clauzele contractelor din 2005 prin reducerea frecvenței zborurilor aferente rutei Pau-Londra, determinând un număr estimat de 211 zboruri pentru anul 2009 și reducând la […] EUR valoarea anuală a serviciilor de marketing. Prin aplicarea principiului operatorului în economia de piață, Comisia a avut același raționament ca în cazul celorlalte contracte, și anume a considerat că traficul suplimentar legat de acest act adițional ar corespunde tuturor rutelor, frecvențelor și zborurilor menționate în actul adițional respectiv.

Veniturile incrementale (contractele încheiate cu Ryanair și AMS)

(407) Pentru fiecare tranzacție care face obiectul analizei sale, Comisia a încercat să stabilească veniturile incrementale, de exemplu, și anume veniturile generate de tranzacție, astfel cum un operator în economia de piață le-ar fi prevăzut.

(408) În aplicarea principiului „tarifării unice” („single till”), Comisia consideră că este necesar să se ia în considerare veniturile aeronautice și non-aeronautice.

([77]) Contractul din 2003 precizează două modele de aeronave care ar putea fi utilizate de Ryanair, Boeing 737-200 și Boeing 737-800. În analiza sa, Comisia a reținut o ipoteză favorabilă în ceea ce privește traficul cu care contribuie Ryanair, bazându-se pe aeronava cu o capacitate mai mare (Boeing 737-800).

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

(409) În ceea ce privește veniturile aeronautice, acestea constau din încasările din diferitele tarife pe care compania aeriană trebuie să le plătească organismului de administrare a aeroportului, și anume:

— tariful de aterizare, și anume o sumă per rotație;

— tariful pentru pasageri, și anume o sumă per pasager;

— tariful plătit pentru serviciile de handling la sol, care se prezintă sub forma unei sume fixe per rotație stabilită în diferitele contracte de servicii aeroportuare.

(410) Tariful de aterizare și tariful pentru pasageri aplicate de CCIPB sunt, în principiu, tarife reglementate pentru accesul la infrastructura aeroportuară, care sunt stabilite pentru toate companiile aeriene care o folosesc, după un proces de consultare, și care sunt publicate. Diferitele contracte de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair și Transavia prevăd aplicarea sistemului de tarife publice practicat de aeroport. Pentru aceste contracte, Comisia a reținut drept valori unitare preconizate pentru tariful de aterizare și tariful pentru pasageri, tarifele publice în vigoare la momentul încheierii contractelor, cu o indexare de 2 % pe an. Comisia consideră că un operator în economia de piață ar fi putut prevedea o rată a inflației de 2 %, întrucât aceasta este rata stabilită de Banca Centrală Europeană („BCE") pentru zona euro ([79]). Într-adevăr, era rezonabil să se prevadă ca tarifele reglementate să fie ajustate în fiecare an în funcție de evoluția inflației.

(411) În schimb, tarifele pentru serviciile de handling la sol nu sunt reglementate, acestea fiind negociate bilateral. În cadrul diferitelor contracte de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair și în contractul încheiat cu Transavia, acestea se prezintă sub forma unor sume fixe per rotație, fără indexare. Prin urmare, acestea sunt valorile pe care le-a reținut Comisia în analiza sa.

(412) Pentru a calcula încasările din cele trei tarife aeronautice menționate anterior pe care un operator în economia de piață le-ar fi așteptat de pe urma fiecărui contract, Comisia a utilizat numărul de rotații prevăzute (pentru tariful de aterizare și tariful pentru servicii de handling la sol) și numărul de pasageri suplimentari prevăzuți (pentru tariful pentru pasageri), stabilite pentru fiecare contract, și le-a înmulțit cu valorile unitare ale tarifelor.

(413) În ceea ce privește veniturile non-aeronautice, acestea sunt, în principiu, aproape proporționale cu numărul de pasageri. În fapt, activitatea zonelor de parcare, a restaurantelor și a altor magazine situate în aeroport se bazează pe numărul de pasageri. Acest lucru este valabil și pentru veniturile încasate de organismul de administrare a aeroportului în legătură cu aceste activități. Cea mai rezonabilă abordare pentru a stabili veniturile incrementale preconizate din activități non-aeronautice constă, prin urmare, în a stabili o valoare a veniturilor din activități non-aeronautice per pasager, care să fie înmulțită ulterior cu traficul incremental preconizat.

(414) În ceea ce privește valoarea veniturilor obținute din activități non-aeronautice per pasager, Comisia consideră că este probabil ca un operator rezonabil în economia piață să o fi stabilit, la momentul încheierii diferitelor contracte, pe baza veniturilor totale obținute din activități non-aeronautice de către aeroport per pasager în cursul unei perioade suficient de lungi pentru a fi reprezentativă și imediat înainte de încheierea contractului în cauză ([80]). Comisia consideră în acest sens că o perioadă de trei ani este rezonabilă ([81]). Mai mult, Comisia este de părere că un operator în economia de piață ar fi prevăzut o indexare a acestei valori de-a lungul timpului, pentru a ține seama de inflație.

([79]) Unul dintre obiectivele BCE este de a menține stabilitatea prețurilor, cu o inflație anuală „la un nivel inferior, dar apropiat de 2 %, pe termen mediu": Traducere liberă a versiunii originale în limba engleză a textului: „In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term." A se vedea: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

([80]) Comisia observă că traficul companiei Air France de la aeroportul din Pau este reprezentat în mod predominant de persoanele care călătoresc în scop de afaceri, în vreme ce traficul aferent companiilor Ryanair și Transavia este în principal în scopuri de agrement. Veniturile obținute din activități non-aeronautice generate de aceste două categorii de călători, raportate la numărul de pasageri, ar putea fi diferite, de exemplu ca urmare a eventualelor diferențe în ceea ce privește puterea de cumpărare. Cu toate acestea, este dificil să se evalueze aceste diferențe, cu atât mai mult cu cât alți factori decât puterea de cumpărare pot avea o influență. De exemplu, persoanele care călătoresc în scop de afaceri acordă în general importanță factorului timp și tind să reducă timpul petrecut în aeroporturi, ceea ce este de natură să limiteze cheltuielile acestora. În plus, în ceea ce privește veniturile obținute din activități non-aeronautice de organismul de administrare a aeroportului care nu presupun intermedierea de către companiile aeriene, este dificil, pentru un astfel de organism, să evalueze în ce măsură în valoarea medie a veniturilor din activități non-aeronautice per pasager poate varia de la o companie aeriană la alta. Având în vedere aceste elemente, este probabil că un operator în economia de piață care administrează aeroportul din Pau în locul CCIPB s-ar fi bazat, atunci când ar fi evaluat veniturile suplimentare obținute din activități non-aeronautice, pe veniturile din activități non-aeronautice per pasager observate în anii anteriori pentru tot traficul aeroportului, fără a încerca să țină seama de faptul că această sumă per pasager poate varia eventual de la o companie aeriană la alta.

([81]) Un operator în economia de piață ar fi ales perioada în cauză, ținând seama de mai mulți factori: efectul de ajustare pe care îl implică o perioadă relativ lungă și dezavantajele unei perioade foarte lungi, precum posibilele modificări ale preferințelor și ale modalităților de efectuare a cheltuielilor în rândul pasagerilor pe o perioadă lungă de timp. Astfel, prin utilizarea mediei veniturilor din activități non-aeronautice per pasager dintr-un singur an, suma obținută ar depinde mult prea mult de circumstanțele speciale din anul respectiv, ceea ce justifică alegerea unei perioade mai lungi. În schimb, o perioadă de cinci ani pare prea lungă, deoarece comportamentul pasagerilor în materie de cheltuieli pentru activități non-aeronautice se modifică în mod substanțial pe parcursul unei astfel de perioade. Prin urmare, o perioadă de trei ani se dovedește a fi o alegere rezonabilă.

Comisia a reținut în această privință o rată de 2 % ([82]) (aplicată din anul care se află la mijlocul perioadei de trei ani).

(415) Tabelul următor prezintă veniturile totale din activități non-aeronautice înregistrate de aeroport, astfel cum au fost constatate în perioada 2000-2011, de la an la an, precum și, pentru fiecare an, valoarea unitară medie a veniturilor obținute din activități non-aeronautice per pasager pe parcursul ultimilor trei ani.

Tabelul 5

Venituri obținute din activități non-aeronautice

Anul	Venituri din activități non-aeronautice	
	Valori totale (mii EUR)	Valoarea unitară medie per pasager, pe perioada ultimilor trei ani (în EUR)
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	

Costurile incrementale (contractele încheiate cu Ryanair și AMS)

(416) Costurile incrementale care ar putea fi preconizate *ex ante* pentru fiecare tranzacție în parte (care cuprinde, după caz, un contract de servicii aeroportuare și un contract de servicii de marketing) de către un operator în economia de piață care administrează aeroportul în locul CCIPB se împart în următoarele trei categorii:

— costurile aferente achiziției de servicii de marketing;

— costurile de investiții incrementale datorate investițiilor efectuate ca urmare a tranzacției;

— cheltuielile de funcționare incrementale, și anume cheltuielile de funcționare (personal, diverse achiziții) care ar putea fi generate de executarea tranzacției.

(417) În ceea ce privește costurile aferente contractelor de servicii de marketing, Comisia a luat în considerare sumele prevăzute în diferitele contracte de servicii de marketing. Contractele de servicii de marketing prevăd, în general, sume fixe anuale sau totale. Contractul încheiat cu Ryanair în 2003 pentru ruta Pau-Londra prevedea însă norme speciale, și anume o plată inițială și plăți anuale per pasager până la o sumă maximă anuală de 400 000 EUR. Ținând

([82]) A se vedea considerentul 410.

seama de previziunile privind traficul legate de contractul din 2003, pe baza unei rate de ocupare de 85 %, reiese că operatorul în economia de piață ar fi prevăzut că s-ar fi atins acest plafon de 400 000 EUR. Prin urmare, aceasta este suma maximă care a fost reținută de Comisie drept cost al serviciilor de marketing, pe lângă plata inițială stabilită în contract.

(418) Ca și în cazul previziunilor privind traficul, serviciile de marketing preconizate nu reprezintă neapărat sumele plătite efectiv, întrucât anumite evenimente ulterioare încheierii contractelor au determinat devierea de la sumele prevăzute inițial. Acest lucru s-a întâmplat, de exemplu, atunci când contractul a fost reziliat înainte de termen. Cu toate acestea, aceste evenimente nu trebuie să fie luate în considerare în cadrul aplicării principiului operatorului în economia de piață deoarece acestea sunt ulterioare încheierii contractelor.

(419) În ceea ce privește costurile de investiții incrementale, ar trebui remarcat faptul că, potrivit autorităților franceze, nu a fost necesară nici o investiție în cadrul aeroportului din Pau ca urmare a diferitelor contracte care fac obiectul prezentei analize. Prin urmare, având în vedere că niciun element din dosar nu arată că un operator în economia de piață s-ar fi așteptat să fie nevoit să efectueze anumite investiții, ca urmare a unuia sau a mai multor contracte dintre cele care fac obiectul procedurii oficiale de investigare, niciun cost de investiție incremental nu a fost luat în considerare în această analiză.

(420) În ceea ce privește previziunile privind cheltuielile de funcționare suplimentare în momentul încheierii diferitelor contracte, acestea constituie, în lipsa unui plan de afaceri pentru fiecare contract, categoria a cărei abordare se dovedește cea mai delicată. În special, o abordare precum cea adoptată pentru veniturile din activități non-aeronautice, care s-a bazat pe veniturile totale din activități non-aeronautice ale aeroportului din care s-au dedus veniturile incrementale obținute din activități non-aeronautice per pasager, nu ar putea fi acceptată pentru cheltuielile de funcționare. În fapt, o astfel de abordare ar însemna considerarea cheltuielilor totale de funcționare ale aeroportului, raportate la numărul de pasageri, drept costuri suplimentare. O parte semnificativă din cheltuielile de funcționare ale unui aeroport este însă fixă, ceea ce înseamnă că este probabil ca totalul cheltuielilor de funcționare per pasager să fie mult mai mari, în majoritatea cazurilor, decât costurile incrementale legate de încheierea unui nou contract care generează un trafic suplimentar.

(421) Pentru a estima cheltuielile de funcționare suplimentare, Comisia trebuie să se bazeze pe elementele de analiză ale organismului de administrare a aeroportului, dat fiind că nu este în măsură să estimeze ea însăși modul în care un anumit contract poate influența diferitele elemente de cost ale aeroportului.

(422) Astfel, singura estimare pe care se poate baza Comisia se regăsește în planul de afaceri al companiei Transavia, în care CCIPB a considerat că, în ceea ce privește contractul încheiat cu Transavia, acesta ar genera în medie cheltuieli de funcționare incrementale de […] EUR per pasager suplimentar în cursul perioadei aferente planului de afaceri al companiei Transavia, și anume perioada 2006-2012 ([83]). În lipsă de altceva, Comisia consideră că această cifră reprezintă o bază acceptabilă pentru determinarea impactului unui trafic suplimentar asupra cheltuielilor de funcționare aferente aeroportului. Prin urmare, Comisia a utilizat-o în evaluarea pe care a făcut-o contractelor încheiate cu Ryanair și AMS, aplicând o indexare de 2 % ([84]) pe an, în raport cu anul 2009, situat la mijlocul perioadei de referință 2006-2012. În plus, Comisia consideră că aplicarea acestei indexări este în concordanță cu indexările menționate anterior referitor la venituri.

(423) Comisia observă faptul că estimarea a fost efectuată de CCIPB înainte de semnarea majorității contractelor încheiate cu Ryanair și AMS care fac obiectul procedurii oficiale de investigare și era, în consecință, disponibilă la momentul încheierii acestor contracte. Singurele contracte care fac excepție sunt cele încheiate cu Ryanair și AMS în 2003 și 2005. Acestea sunt analizate în considerentele 425 și 426.

(424) Comisia remarcă faptul că planul de afaceri Transavia a fost realizat pentru o altă companie aeriană decât Ryanair. Cu toate acestea, Comisia consideră că Transavia are un model economic de transportator „low-cost" comparabil cu cel al companiei Ryanair și că, prin urmare, cheltuielile de funcționare incrementale prevăzute de un operator în economia de piață, raportate la la numărul de pasageri, ar fi fost probabil asemănătoare pentru cele două companii.

([83]) Elementele (incrementale la deschiderea noii rute Amsterdam-Pau) incluse în această cifră sunt explicate în planul de afaceri: „Impact cu privire la forța de muncă și la cheltuieli: această nouă linie va genera o activitate suplimentară marginală în anumite servicii: contabilitate (prelucrarea facturilor), operare (alocarea resurselor aeroportuare), recepție (rezervări de servicii turistice și informații) și siguranță (controlul de securitate); celelalte servicii nu vor fi afectate: gestiune, mediu, calitate, întreținere, dezvoltare și securitate. Numai cheltuielile necesare pentru asigurarea asistenței vor fi afectate: În medie pe 7 ani, valoarea estimată pentru personalul aferent și per persoană la plecare este de […] EUR". Această sumă per pasager la plecare a fost împărțită la 2 pentru a ajunge la suma de […] euro per pasager în total.

([84]) A se vedea considerentul 410.

(425) Planul de afaceri Transavia există din 15 decembrie 2005. Prin urmare, a apărut ulterior datelor la care au fost încheiate contractele din 2003 și din 2005 cu Ryanair și AMS, și anume 28 ianuarie 2003 și 30 iunie 2005. Cu toate acestea, Comisia consideră că un operator în economia de piață nu ar fi estimat în mod diferit cheltuielile de funcționare incrementale per pasager, în iunie 2005 și decembrie 2005, și anume cu doar șase luni mai târziu. Într-adevăr, este foarte puțin probabil ca structura costurilor unui organism de administrare a aeroportului să se schimbe în mod semnificativ în cursul unei perioade de șase luni. Prin urmare, estimarea din decembrie 2005 reprezintă o aproximare acceptabilă a estimării pe care ar fi făcut-o un operator în economia de piață în iunie 2005 în scopul de a evalua relevanța încheierii de contracte cu Ryanair și AMS.

(426) În ceea ce privește contractul din 2003, acesta a fost încheiat aproape cu trei ani înainte de elaborarea planului de afaceri Transavia. Cu toate acestea, structura traficului și activitățile aeroportului nu au înregistrat evoluții majore în această perioadă de trei ani. Prin urmare, în lipsa unei alternative mai bune, Comisia consideră că valoarea medie a cheltuielilor de funcționare incrementale de […] EUR per pasager, cu o indexare cu 2 % în raport cu 2009, este, de asemenea, adecvată pentru analiza acordului din 2003.

(427) Comisia observă că respectivele cheltuieli de funcționare incrementale propuse de autoritățile franceze ([…] EUR per pasager), calculate ca medie a cheltuielilor de funcționare per pasager constatate în perioada 2003-2011, sunt mult mai mari decât costul incremental per pasager adoptat de Comisie, pe care aceasta din urmă îl consideră mai relevant în raport cu considerațiile de mai sus.

(428) Pentru fiecare tranzacție, cheltuielile de funcționare incrementale per pasager se înmulțesc cu traficul incremental prevăzut în scopul de a stabili, de la an la an, totalul cheltuielilor de funcționare incrementale aferente contractului.

Prezentarea rezultatelor referitoare la contractele încheiate cu Ryanair și AMS

(429) După ce a stabilit astfel pentru fiecare contract toate veniturile incrementale și toate costurile suplimentare pe care un operator în economia de piață le-ar fi prevăzut, Comisia este în măsură să determine, pentru fiecare contract și de la un an la altul pe întreaga durată prevăzută a contractului, fluxurile suplimentare preconizate (venituri minus costuri). Rezultatele aferente sunt prezentate în tabelele 6-11 de mai jos.

(430) Comisia observă că pentru toate contractele, precum și pentru actul adițional din 16 iunie 2009 la contractul din 2005 pentru ruta Pau-Londra, toate fluxurile incrementale anuale sunt negative, astfel cum se arată în tabelele de mai jos, în ciuda ipotezelor favorabile pentru Ryanair pe care le-a adoptat Comisia în ceea ce privește, printre altele, traficul incremental și costurile incrementale.

(431) Mai mult, Comisia constată că această concluzie ar rămâne valabilă pentru contractele din 2007, 2008, 2009 și 2010, chiar dacă s-ar exclude în totalitate cheltuielile de funcționare incrementale și s-ar reține drept costuri incrementale doar costurile de achiziție aferente serviciilor de marketing.

(432) Prin urmare, este clar că respectivele contracte și actul adițional din 16 iunie 2009 la contractul din 2005 pentru Londra, încheiate de CCIPB cu Ryanair și AMS, care fac obiectul prezentei analize, conferă, fiecare în parte, un avantaj economic companiei Ryanair și/sau companiei AMS. Întrucât acest avantaj rezultă din dispozițiile contractuale specifice contractelor cu Ryanair și AMS, acesta este selectiv.

(433) Actul adițional din 16 iunie 2009 la contractul din 2007 pentru ruta Pau-Charleroi, care a modificat eforturile de promovare de la […] EUR la […] EUR pe an începând cu 1 ianuarie 2009 fără modificarea serviciilor, conferă, de asemenea, un avantaj selectiv companiilor Ryanair și AMS, dat fiind că CCIPB nu primește nimic în schimbul plății suplimentare a […] EUR pe an și având în vedere, în special, că nu se putea aștepta la un trafic suplimentar din partea acestora.

Tabelul 6

Pasageri [„(s)” = sezonier]

Contract	Zboruri pe săptămână	Zboruri pe an	Data semnării contractului (contractelor)	Data începerii efective	Data expirării efective prevăzută inițial
Londra 2003	7	365	28/01/2003	28/01/2003	27/01/2008

Contract	Zboruri pe săptămână	Zboruri pe an	Data semnării contractului (contractelor)	Data începerii efective	Data expirării efective prevăzută inițial
Londra 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
Actul adițional din 2009 la contractul din 2005 pentru Londra		211	15/06/2009	01/01/2009	29/06/2010
Londra, Charleroi (s) & Beauvais (S) 2010	6	312	28/01/2010	30/03/2010	29/03/2011

Tabelul 7

Contractul din 2003 referitor la ruta Pau-Londra

(în EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
numărul total de pasageri la sosire și la plecare	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
numărul de rotații pe an	338	365	365	365	365	27
tarif de aterizare	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
tarif pentru pasageri	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
încasări din servicii de handling la sol	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
total venituri din activități aeronautice	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[0-99 999]
venituri din activități non-aeronautice	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
total venituri	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[0-99 999]**
cheltuieli de funcționare (personal, diverse achiziții...)	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
costuri marketing	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(în EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
total costuri	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[0-99 999]**
fluxuri suplimentare (venituri minus costuri)	**[- 100 000 la - 299 999]**	**[- 100 000 la - 299 999]**	**[- 100 000 la - 299 999]**	**[- 100 000 la - 299 999]**	**[- 100 000 la - 299 999]**	**[– 1 la - 99 999]**

Tabelul 8

Contractul din 2005 referitor la ruta Pau-Londra

(în EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
numărul total de pasageri la sosire și la plecare	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
numărul de rotații pe an	184	365	365	365	365	181
tarif de aterizare	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
tarif pentru pasageri	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
încasări din servicii de handling la sol	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
total venituri din activități aeronautice	[100 000-299 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
venituri din activități non-aeronautice	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
total venituri	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
cheltuieli de funcționare (personal, diverse achiziții...)	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
costuri marketing	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
total costuri	**[300 000-599 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[600 000-999 999]**	**[300 000-599 999]**
fluxuri suplimentare (venituri minus costuri)	**[– 1 la - 99 999]**	**[– 100 000 la - 299 999]**	**[- 100 000 la - 299 999]**	**[– 1 la - 99 999]**	**[– 1 la - 99 999]**	**[-1 la - 99 999]**

Tabelul 9

Actul adițional din 16 iunie 2009 la contractul de servicii de marketing din 30 iunie 2005

(în EUR)

	2009	2010
numărul total de pasageri la sosire și la plecare	67 794	33 709
numărul de rotații pe an	211	105
tarif de aterizare	*29 173*	*14 795*
tarif pentru pasageri	*162 706*	*82 519*
încasări din servicii de handling la sol	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
total venituri din activități aeronautice	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
venituri din activități non-aeronautice	[100 000-299 999]	[0-99 999]
total venituri	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
cheltuieli de funcționare (personal, diverse achiziții...)	[100 000-299 999]	[0-99 999]
costuri marketing	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]
total costuri	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
fluxuri suplimentare (venituri minus costuri)	**[– 1 la - 99 999]**	**[– 1 la - 99 999]**

Tabelul 10

Contractul din 2007 referitor la ruta Pau-Charleroi

(în EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
numărul total de pasageri la sosire și la plecare	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
numărul de rotații pe an	42	156	156	156	156	114
tarif de aterizare	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
tarif pentru pasageri	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
încasări din servicii de handling la sol	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
total venituri din activități aeronautice	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]

(în EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
venituri din activități non-aeronautice	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
total venituri	**[0-99 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**
cheltuieli de funcționare (personal, diverse achiziții...)	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]	[0-99 999]
costuri marketing	[0-99 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[300 000-599 999]	[100 000-299 999]
total costuri	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**	**[300 000-599 999]**
fluxuri suplimentare (venituri minus costuri)	**[– 1 la - 99 999]**	**[- 100 000 la - 299 999]**	**[- 100 000 la - 299 999]**	**[- 100 000 la - 299 999]**	**[- 100 000 la - 299 999]**	**[- 100 000 la - 299 999]**

Tabelul 11

Contractele din 2008 și din 2009 referitoare la ruta Pau-Bristol și contractele din 2010 referitoare la rutele Pau-Londra, Pau-Charleroi și Pau-Beauvais

(în EUR)

	Contractul pentru Bristol 2008	Contractul pentru Bristol 2009	Contract pentru Londra, Charleroi, Beauvais 2010	
	2008	2009	2010	2011
numărul total de pasageri la sosire și la plecare	16 111	18 635	75 463	24 783
numărul de rotații pe an	50	58	235	77
tarif de aterizare	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
redevance passagers	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
încasări din servicii de handling la sol	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*	*[0-99 999]*
total venituri din activități aeronautice	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
venituri din activități non-aeronautice	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]
total venituri	**[0-99 999]**	**[100 000-299 999]**	**[300 000-599 999]**	**[100 000-299 999]**
cheltuieli de funcționare (personal, diverse achiziții...)	[0-99 999]	[0-99 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]

(în EUR)

	Contractul pentru Bristol 2008	Contractul pentru Bristol 2009	Contract pentru Londra, Charleroi, Beauvais 2010	
	2008	2009	2010	2011
costuri marketing	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[1 000 000-1 499 999]	[300 000-599 999]
total costuri	**[100 000-299 999]**	**[100 000-299 999]**	**[1 000 000-1 499 999]**	**[300 000-599 999]**
fluxuri suplimentare (venituri minus costuri)	**[– 1 la - 99 999]**	**[– 1 la - 99 999]**	**[- 600 000 la - 999 999]**	**[- 100 000 la - 299 999]**

Aplicarea principiului operatorului în economia de piață pentru contractul încheiat cu Transavia

(434) Comisia amintește faptul că CCIPB a pregătit un plan de afaceri înainte de încheierea contractului său cu Transavia referitor la ruta Pau-Amsterdam („planul de afaceri Transavia"). Comisia consideră că planul de afaceri constituie un punct de plecare adecvat pentru a aplica principiul operatorului în economia de piață la contractul încheiat cu Transavia și nu are motive să pună la îndoială ipotezele reținute, cu excepția unui singur aspect, și anume orizontul de timp reținut în evaluare. Acest aspect va fi discutat mai jos.

(435) Comisia observă că acest plan de afaceri conduce la un „rezultat financiar anual" [similar fluxurilor suplimentare (venituri minus costuri) din analiza contractelor cu Ryanair/AMS], care este negativ pentru perioada 2006 – 2008 și, ulterior, pozitiv pentru perioada 2009-2012 (a se vedea tabelul 12 de mai jos).

(436) Potrivit planului de afaceri Transavia, „doar în al 7-lea an investiția (randamentul investițiilor) devine rentabilă (în mod cumulat)." Cu alte cuvinte, planul nu aplică o rată de actualizare fluxurilor anuale preconizate pentru a calcula valoarea actualizată netă a acestora și, în consecință, pentru a verifica dacă, din punct de vedere al rentabilității aeroportului, fluxurile pozitive de la sfârșitul perioadei luate în considerare compensează fluxurile negative din perioada inițială. Planul de afaceri utilizează, în schimb, totalul cumulat al fluxurilor fără actualizare (a se vedea rubrica „rezultat cumulat" din tabelul 12 de mai jos) care este negativ pentru perioada 20062011, dar devine pozitiv în 2012 ([85]).

(437) Comisia a solicitat autorităților franceze să efectueze o analiză elaborată pe baza unor informații obiective cunoscute de CCIPB în momentul încheierii contractului cu Transavia pentru a verifica dacă acesta ar fi putut fi încheiat de un operator în economia de piață care se orientează în funcție de perspectiva rentabilității.

(438) În sensul acestei analize, autoritățile franceze au luat în considerare „rezultatul financiar anual" al planului de afaceri al companiei Transavia, au dedus impozitul pe profit pentru anii în care fluxurile au fost pozitive și apoi au utilizat o rată de actualizare de 6,5 % pentru a calcula valoarea actualizată netă. Rezultatul acestei analize este, prin urmare, o valoare actualizată netă de [– 100 000 la – 200 000] EUR, calculată la data prevăzută pentru deschiderea liniei Pau-Amsterdam, și anume 26 aprilie 2006.

(439) Cu toate acestea, Comisia observă că, atât planul de afaceri Transavia, cât și calculul autorităților franceze se bazează pe o estimare a rentabilității aferente perioadei 2006-2012, în vreme ce contractul în sine trebuia să se aplice, în conformitate cu dispozițiile acestuia, doar până în 2009, fără a avea o clauză de reînnoire automată. Astfel, din motivele prezentate în considerentele 393-397, analiza rentabilității preconizate trebuie să vizeze perioada de aplicare a contractului, astfel cum a fost prevăzută inițial și nu o perioadă mai lungă. Acest lucru se datorează, printre altele, faptului că un operator în economia de piață rezonabil și prudent nu se poate baza, la momentul încheierii

([85]) Comisia ia act de comentariul CCIPB din planul de afaceri: „*În cazul în care se ia în considerare versiunea necumulată, din momentul în care cheltuielile de marketing scad semnificativ în 2009 (al 4lea an) rezultatul anual este pozitiv*". Acest lucru se datorează faptului că, potrivit contractului, plățile pentru serviciile de marketing s-au ridicat la […] euro per pasager (cu un plafon anual de […] euro) în cursul celui de al treilea an și trebuiau să scadă în cursul celui de-al patrulea an la […] euro per pasager, ([…] euro pentru al 5-lea an și […] euro pentru cel de-al șaselea și cel de-al șaptelea an). A se vedea considerentul 84.

contractului, pe reînnoirea acestuia, indiferent dacă termenii contractului vor fi aceiași sau diferiți ([86]). Comisia observă că o valoare actualizată netă, recalculată pentru perioada 2006-2009, pe baza fluxurilor anuale prezentate în planul de afaceri doar pentru acești ani și prin utilizarea ratei de actualizare propuse de autoritățile franceze ar fi de [- 300 000 la - 400 000] EUR.

(440) Cu toate acestea, Comisia observă că respectivul contract produce fluxuri incrementale anuale care sunt negative în totalitate pe parcursul perioadei la care se referă analiza rentabilității (cu excepția anului 2009 în care fluxul incremental este aproape egal cu zero), ceea ce duce în mod necesar la o valoare actualizată netă negativă, indiferent de rata de actualizare reținută. Contractul din 2006 cu Transavia implică, prin urmare, un avantaj economic în favoarea companiei Transavia. Dat fiind că avantajul este acordat unei singure întreprinderi, avantajul este selectiv.

Tabelul 12

Plan de afaceri adaptat, pentru ruta Amsterdam-Pau cu Transavia

(mii EUR)

Pau – Amsterdam		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Trafic (persoane)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Încasări	Total (A)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cheltuieli	dintre care -servicii de marketing	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Total (B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezultat financiar anual	(A-B)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezultat cumulat		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Impozit pe profit (IP)		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Flux de capital incremental după aplicarea IP		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Valoarea netă actualizată 2006-2009	[-300 la - 400]							

8.1.1.3. ***Denaturarea concurenței***

(441) Atunci când un ajutor financiar acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale în interiorul Uniunii, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv. Potrivit unei jurisprudențe constante ([87]), pentru ca o măsură să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să fie în concurență cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.

(442) De la intrarea în vigoare a celui de-al treilea pachet de liberalizare a transportului aerian la 1 ianuarie 1993 ([88]), nu există niciun obstacol în calea transportatorilor aerieni în ceea ce privește operarea de zboruri pe rutele din interiorul Uniunii și beneficierea de o autorizație de cabotaj nelimitată.

([86]) Un operator în economia de piață rezonabil și prudent ar putea, de asemenea, să țină seama de probabilitatea rezilierii contractului înainte de expirarea sa. Probabilitatea unui astfel de scenariu ar depinde de detaliile aferente clauzelor de reziliere a contractului.

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

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

(443) Avantajele primite de Ryanair, AMS și Transavia prin intermediul diferitelor contracte și acte adiționale care fac obiectul prezentei analize au consolidat poziția acestora în raport cu toți ceilalți transportatori aerieni din Uniune, în concurență efectivă sau potențială cu Ryanair și Transavia cu privire la rutele pe care acestea sunt prezente. Astfel, acestea au denaturat sau au amenințat să denatureze concurența și au afectat schimburile comerciale în interiorul Uniunii.

8.1.1.4. ***Concluzie***

(444) Diferitele contracte și acte adiționale încheiate de CCIPB cu Ryanair și AMS și cu Transavia, care fac obiectul procedurii oficiale de investigare îndeplinesc toate criteriile de la articolul 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, constituie toate ajutoare de stat.

8.1.2. CARACTERUL ILEGAL AL AJUTOARELOR

(445) În măsura în care aceste măsuri au fost puse în aplicare fără a fi fost autorizate de către Comisie, acestea constituie ajutoare ilegale.

8.1.3. COMPATIBILITATEA CU PIAȚA INTERNĂ

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

(447) În plus, rezultă din jurisprudența Curții ([89]), că era de competența autorităților franceze să precizeze pe ce temei juridic ajutoarele în cauză puteau fi considerate compatibile cu piața internă, precum și să demonstreze că sunt îndeplinite criteriile de compatibilitate. Prin urmare, Comisia a solicitat autorităților franceze, în cadrul deciziei de inițiere a procedurii și printr-o solicitare de informații suplimentare, să precizeze posibile temeiuri juridice pentru compatibilitate, precum și să stabilească în ce măsură erau îndeplinite criteriile de compatibilitate aplicabile, în special în cazul în care ajutoarele în cauză trebuiau să fie considerate drept ajutoare la înființare cu ocazia deschiderii de noi rute. Cu toate acestea, autoritățile franceze nu au susținut niciodată că măsurile analizate constituiau ajutoare la înființare compatibile cu piața internă și nu au propus niciodată alte temeiuri posibile pentru compatibilitate sau vreun raționament care ar fi permis declararea acestor ajutoare drept compatibile cu piața internă. În plus, nicio parte terță interesată nu a încercat să demonstreze compatibilitatea acestor măsuri cu piața internă.

(448) Cu toate acestea, Comisia consideră că este util să se analizeze în ce măsură aceste ajutoare puteau fi declarate compatibile în temeiul eventualei contribuții a acestora la deschiderea de noi rute sau de noi frecvențe de zbor. Este necesar totuși să se sublinieze faptul că această analiză are un caracter excesiv, deoarece, în lipsa unor elemente care să demonstreze compatibilitatea ajutoarelor acordate de statul membru sau de părțile terțe interesate, ajutoarele ar trebui să fie declarate incompatibile.

(449) În noile orientări se afirmă următoarele în ceea ce privește astfel de ajutoare: „În ceea ce privește ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene, Comisia va aplica principiile enunțate în prezentele orientări tuturor măsurilor de ajutor la înființare notificate în privința cărora i se solicită să ia o decizie după 4 aprilie 2014, chiar și în cazul în care măsurile au fost notificate înainte de data menționată. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal, Comisia va aplica în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor. În consecință, aceasta nu va aplica principiile enunțate în prezentele orientări în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene înainte de 4 aprilie 2014 ([90])".

(450) Orientările din 2005 prevăd următoarele: „Comisia evaluează compatibilitatea întregului ajutor de finanțare a infrastructurii aeroportuare sau a ajutorului la înființare acordat fără autorizarea sa și care, prin urmare, încalcă dispozițiile articolului 88 alineatul (3) din tratat, pe baza prezentelor orientări, în cazul în care plata ajutorului a început după publicarea orientărilor în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. În alte cazuri, Comisia efectuează o evaluare pe baza normelor aplicabile atunci când a început plata ajutorului ([91])".

(451) Comisia reamintește că ajutorul a fost acordat pentru a stimula înființarea de noi rute sau creșterea frecvenței pe rutele existente sau pentru menținerea unor rute a căror operare ar fi încetat în caz contrar. Prin urmare, este vorba de ajutoare pentru funcționare care urmăresc promovarea traficului aerian cu plecare de pe un aeroport regional. În această privință, trebuie amintit faptul că, în conformitate cu practica decizională a Comisiei, ajutoarele pentru funcționare sunt rareori susceptibile de a fi declarate compatibile cu piața comună, dat fiind că acestea denaturează în mod obișnuit condițiile de concurență în sectoarele în care sunt acordate.

([89]) A se vedea Hotărârea Curții din 28 aprilie 1993, Italia/Comisia (C-364/90, Rec. 1993, p. I-02097), punctul 20.
([90]) Noile orientări, punctul 174.
([91]) Punctul 85 din Orientările din 2005.

8.1.3.1. ***Măsuri anterioare intrării în vigoare a Orientărilor din 2005***

(452) Contractul din 2003 și contractele din 2005 au fost încheiate înainte de publicarea Orientărilor din 2005, și anume la 9 decembrie 2005 ([92]). În ceea ce privește compatibilitatea ajutoarelor acordate înainte de această dată, punctul 85 din Orientările din 2005 și punctul 174 din noile orientări fac trimitere la normele aplicabile la momentul acordării ajutorului.

(453) Înainte de a adopta Orientările din 2005, Comisia a adoptat Orientările din 1994 ([93]). Cu toate acestea, orientările respective nu abordau în mod specific problematica ajutoarelor pentru funcționare care vizau promovarea traficului aerian cu plecare de pe aeroporturile regionale. În fapt, această problematică a apărut treptat, ca urmare a congestionării progresive a unor mari aeroporturi europene și a dezvoltării activității companiilor aeriene low-cost, care, în 1994, nu erau încă o realitate. Prin urmare, Comisia consideră că nici Orientările din 1994 nu sunt aplicabile în cazul de față. Comisia trebuie, așadar, să evalueze compatibilitatea ajutoarelor în cauză direct pe baza articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(454) În această privință, trebuie amintit că evaluarea realizată de către Comisie a acestui tip de ajutoare de stat s-a perfecționat de-a lungul timpul, păstrând însă anumite aspecte neschimbate. Acestea țin de principiile generale care reglementează compatibilitatea ajutoarelor în temeiul dispoziției menționate anterior din tratat.

(455) Astfel, în decizia privind aeroportul din Manchester din iunie 1999 ([94]), Comisia a considerat drept compatibile cu normele privind ajutoarele de stat reducerile aplicate tarifelor de aeroport acordate în mod nediscriminatoriu și limitat în timp ca măsuri de promovare a noi rute.

(456) Ulterior, în decizia privind aeroportul Charleroi din februarie 2004 ([95]), Comisia a explicat că „*Ajutoarele operaționale menite să contribuie la lansarea unor noi linii aeriene sau la consolidarea anumitor frecvențe pot fi un instrument necesar pentru dezvoltarea de aeroporturi regionale de mici dimensiuni. Acestea pot într-adevăr convinge întreprinderile interesate să își asume riscul de a investi în noi rute. Cu toate acestea, pentru a declara astfel de ajutoare compatibile în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat, este necesar să se determine dacă ajutoarele sunt necesare și proporționale în raport cu obiectivul vizat și dacă acestea nu afectează schimburile comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.*" Comisia a identificat atunci o serie de condiții care trebuie îndeplinite pentru ca ajutoarele pentru funcționare respective să poată fi declarate compatibile, printre care se regăsesc următoarele:

— ajutorul trebuie să contribuie la realizarea obiectivului de interes comunitar de a dezvolta un aeroport regional, prin intermediul unei creșteri nete a traficului pe noi rute ([96]);

— ajutorul trebuie să fie necesar, în sensul că nu vizează o rută deja operată de aceeași companie sau de o altă companie sau o rută similară ([97]);

— ajutorul trebuie să aibă un efect de stimulare, în sensul că acesta ar trebui să dezvolte o activitate care, după o anumită perioadă, ar putea deveni rentabilă, ceea ce implică faptul că durata acordării ajutorului trebuie să fie limitată ([98]);

— ajutorul trebuie să fie proporțional, adică suma aferentă acestuia trebuie să fie în legătură cu dezvoltarea netă a traficului ([99]);

— ajutorul trebuie să fi fost acordat într-un mod transparent și nediscriminatoriu și nu trebuie să fie cumulat cu alte tipuri de ajutoare.

([92]) A se vedea nota de subsol nr. 18.
([93]) Orientările Comisiei privind aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul privind SEE ajutoarelor de stat din sectorul aviației (JO C 350, 10.12.1994, p. 5).
([94]) A se vedea Decizia NN 109/98 din 14 iunie 1999, denumită „Regatul Unit, *Manchester Airport*".
([95]) Decizia 2004/393/CE a comisiei privind avantajele acordate de Regiunea Valonă și de Brussels South Charleroi Airport companiei aeriene Ryanair în legătură cu stabilirea sa la Charleroi (JO L 137, 30.4.2004, p. 1). Această decizie a fost anulată prin Hotărârea din 17 decembrie 2008 în cauza T-196/04, Ryanair Ltd/Comisia (hotărârea „Charleroi"), Rep., 2008, p. II- 3643. Cu toate acestea, decizia respectivă arată evoluția evaluării de către Comisie a ajutoarelor în cauză.
([96]) A se vedea punctele 283-297.
([97]) A se vedea punctele 288-309.
([98]) A se vedea punctele 311-317.
([99]) A se vedea punctele 318-325.

(457) Orientările din 2005 și noile orientări au prezentat cu exactitate aceste principii de compatibilitate, însă nu este mai puțin adevărat că ajutoarele pentru funcționare acordate companiilor aeriene pot fi declarate compatibile de către Comisie în cazul în care acestea contribuie la dezvoltarea aeroporturilor de dimensiuni reduse, printr-o creștere netă a traficului pe noi rute, în cazul în care ajutoarele sunt necesare, în sensul că acestea nu vizează o rută deja operată de aceeași sau de o altă companie sau o rută similară ([100]), în cazul în care ajutoarele sunt limitate în timp, iar ruta pentru care sunt acordate ar putea deveni rentabilă ([101]), în cazul în care suma acordată este legată de dezvoltarea netă a traficului, iar ajutoarele sunt acordate în mod transparent și nediscriminatoriu și nu pot fi cumulate cu alte tipuri de ajutoare ([102]).

(458) În acest sens, la punctul 140 din decizia de extindere, Comisia a menționat că va examina compatibilitatea acestor măsuri în raport cu cele cinci criterii cumulative menționate anterior. Trebuie remarcat faptul că nici autoritățile franceze, nici altă parte interesată nu au contestat aplicarea acestor criterii.

(459) În concluzie, Comisia consideră că, în speță, este necesar să se analizeze compatibilitatea contractului din 2003 și a contractelor din 2005 în lumina principiilor generale menționate anterior.

Contribuția la dezvoltarea aeroporturilor de dimensiuni reduse printr-o creștere netă a traficului pe noi rute

(460) Traficul anual al aeroportului din Pau în perioada 2003-2005 a fost de aproximativ 700 000 de pasageri pe an. Comisia consideră că la vremea respectivă aeroportul era de dimensiuni reduse.

(461) Comisia consideră că, în ceea ce privește ruta Pau-Londra Stansted, contractul din 2003 se referea la deschiderea unei noi rute menite să determine o creștere netă a traficului. În schimb, contractele din 2005 se refereau la continuarea operării aceleiași rute, la doi ani de la deschiderea acesteia, fără o creștere a frecvenței. În consecință, Comisia consideră că condiția referitoare la creșterea netă a traficului nu este îndeplinită de contractele din 2005.

Ajutorul nu se referă la o rută deja operată de aceeași sau de o altă companie sau la o rută similară

(462) La momentul deschiderii rutei Pau-Londra Stansted de către Ryanair în 2003, nicio companie aeriană nu opera ruta respectivă.

(463) Cu toate acestea, contractele din 2005 se refereau la ruta Pau-Londra Stansted. Această rută era deja operată de Ryanair de aproape doi ani, în limitele contractului din 2003, cu aceeași frecvență precum cea prevăzută de contractul din 2003. Prin urmare, Comisia consideră că, în ceea ce privește contractele din 2005, condiția menționată anterior nu este îndeplinită.

Ajutorul trebuie să fie limitat în timp și să vizeze o rută care ar putea deveni rentabilă

(464) Comisia remarcă faptul că, în pofida invitației transmise în acest sens, autoritățile franceze nu au prezentat nicio analiză a viabilității rutei Pau-Londra care face obiectul contractelor din 2003 și 2005, pe care ar fi prezentat-o Ryanair pentru a justifica temeinicia acordării ajutoarelor care rezultă din contractele în cauză. Prin urmare, pe baza elementelor cuprinse în dosar, reiese că, din punctul de vedere al autorităților care au acordat ajutorul în cauză, nu exista nicio perspectivă clară potrivit căreia ruta Pau-Londra să poată deveni viabilă fără un ajutor de stat acord într-un orizont de timp mai mult sau mai puțin apropiat. Comisia subliniază, în acest sens, că studiile prezentate de autoritățile franceze cu privire la impactul economic al existenței liniilor aeriene operate de Ryanair analizează efectele pe care le pot avea asupra dezvoltării regiunii, dar nu includ previziuni referitoare la viabilitatea viitoare a acestor linii sau a altor linii care ar putea fi operate de către Ryanair în viitor. Dimpotrivă, analiza diferitelor contracte încheiate cu Ryanair arată că a fost necesară o creștere de-a lungul timpului a ajutoarelor acordate companiei Ryanair pentru aceste linii, chiar și după rezilierea contractelor din 2003 și 2005, în special pentru a se asigura că liniile sunt suficient de rentabile pentru Ryanair astfel încât aceasta să le mențină.

(465) Cu titlu suplimentar, Comisia observă că, deși aceste măsuri au fost limitate în timp, perioada de cinci ani, prevăzută de fiecare dintre contracte, nu era nici necesară, nici proporțională în raport cu costurile suportate pentru deschiderea unei noi linii aeriene deoarece, în sectorul aerian, o durată a contractului mai mică de trei ani este, în mod normal, suficientă ([103]).

([100]) A se vedea punctele71-75, punctul 79 literele (b) și (c) din Orientările din 2005 și punctele 139, 140, 141, 151 din noile orientări.
([101]) A se vedea punctul 79 literele (b), (d) și (i) din Orientările din 2005 și punctul 147 din noile orientări.
([102]) A se vedea punctul 79 literele (g) și (h) și 80 din Orientările din 2005 și punctele 150, 152 și 153 din noile orientări.
([103]) Noile orientări, punctul 147.

(466) Prin urmare, Comisia consideră că nici contractul din 2003, nici contractele din 2005 nu au îndeplinit criteriul în temeiul căruia măsurile trebuie să fie limitate în timp și să se refere la rute care ar putea deveni profitabile.

Suma trebuie să fie legată de dezvoltarea netă a traficului

(467) Contractul din 2003 era legat de introducerea unei noi rute zilnice între Pau și Londra și pentru care Comisia consideră că putea fi avut în vedere un număr total anual de 117 275 pasageri (a se vedea tabelul 7). Acest contract era, prin urmare, legat de o creștere netă a numărului de pasageri, întrucât această rută nu exista înainte.

(468) În schimb, contractele din 2005 nu erau legate de introducerea unei noi rute aeriene, ci se refereau la continuarea operării unei rute Pau-Londra care exista deja, fără o creștere a frecvenței. Prin urmare, Comisia consideră că sumele aferente ajutoarelor care rezultă din contractele din 2005 nu erau legate de dezvoltarea netă a traficului.

Ajutorul trebuie să fi fost acordat într-un mod transparent și nediscriminatoriu și nu trebuie să fie cumulat cu alte tipuri de ajutoare

(469) Întrebată cu privire la respectarea condiției de acordare transparentă și nediscriminatorie, autoritățile franceze au menționat doar publicările efectuate de CCIPB în 2007 și 2009, ulterioare contractelor din 2003 și 2005 și, prin urmare, nu sunt relevante pentru această analiză. Din ansamblul dosarului, rezultă că, în ceea ce privește contractele din 2003 și 2005, negocierea acestora a fost bilaterală, fără transparență și fără o procedură care să asigure lipsa discriminării, cum este cazul procedurii de ofertare publice. Ajutoarele în cauză nu îndeplinesc, așadar, criteriile de transparență și de nediscriminare.

Concluzie

(470) Rezultă din cele de mai sus că, potrivit Comisiei, contractul din 2003 și contractele din 2005 constituie ajutoare ilegale incompatibile cu piața internă.

8.1.3.2. ***Măsuri ulterioare intrării în vigoare a Orientărilor din 2005***

(471) Comisia aplică Orientările din 2005 pentru contractele care au fost încheiate după intrarea în vigoare a acestora.

(472) Punctul 27 din Orientările din 2005 prevede că ajutoarele de operare acordate companiilor aeriene (cum ar fi ajutorul la înființarea de noi rute) pot fi declarate compatibile cu piața internă numai în circumstanțe excepționale și în condiții stricte în regiuni defavorizate ale Europei, adică regiunile care beneficiază de derogarea prevăzută la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE, regiunile cele mai îndepărtate și zonele cu densitate redusă a populației.

(473) Dat fiind că aeroportul din Pau nu este situat într-o regiune de acest tip, această derogare nu este aplicabilă în cazul său.

(474) Ca și în cazul măsurilor anterioare intrării în vigoare a orientărilor din 2005, Comisia observă că nici autoritățile franceze, nici alte părți terțe interesate nu au demonstrat compatibilitatea acestor măsuri cu piața internă în temeiul orientărilor din 2005 sau pe orice alt temei.

(475) Ținând seama de condițiile stabilite la punctul 79 din Orientările din 2005, literele (a)-(l), Comisia constată următoarele în considerentele 476480.

(476) Anumite criterii, cum ar fi cele prevăzute la punctul 79 literele (a) și (b) din Orientările din 2005 care se referă la deținerea unei licențe de operare de către compania aeriană și la categoria de aeroport, sunt îndeplinite.

(477) Criteriul stabilit la punctul 70 litera (h) (Alocarea nediscriminatorie) din Orientările din 2005 este formulat după cum urmează: „orice organism public care planifică să acorde ajutor la înființare unei companii aeriene pentru o rută nouă, indiferent dacă aceasta se face sau nu printr-un aeroport, trebuie să-și facă planurile publice la timp folosind publicitate adecvată, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să își ofere serviciile.” Comisia observă că în prezentul caz, contractele au fost negociate direct cu companiile aeriene în cauză, fără publicitate. Prin urmare, este vorba despre o atribuire fără procedură competitivă, cu toate că alte companii aeriene potențial interesate și-ar fi putut depune candidatura pentru operarea rutelor în cauză, în aceleași condiții, pentru a beneficia de ajutorul pentru înființare.

(478) Cu toate acestea, Comisia observă că CCIPB a publicat anunțuri în ziarul Air & Cosmos ([104]) în 2007 și în 2009, pentru invitarea companiilor aeriene interesate să dezvolte noi servicii în schimbul unui ajutor la înființare. Autoritățile franceze au afirmat însă că aceste proceduri nu au dat rezultate, ceea ce a determinat CCIPB „să negocieze direct cu anumite companii". În consecință, ajutoarele ilegale identificate în contextul acestei analize nu rezultă din publicarea anunțurilor menționate anterior, ci din negocieri bilaterale. Criteriul prevăzut la litera (h) nu este, așadar, îndeplinit.

(479) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 79 litera (i) (Planul de afaceri care să demonstreze viabilitatea și analiza impactului noii rute asupra altor rutelor concurente) din Orientările din 2005, Comisia a invitat autoritățile franceze să comunice dacă au fost realizate astfel de planuri de afaceri și, în caz afirmativ, să furnizeze copii ale acestora. Nici autoritățile franceze, nici alte părți interesate nu au menționat existența unor astfel de planuri de afaceri. Prin urmare, criteriul prevăzut la litera (i) nu este îndeplinit.

(480) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 79 litera (j) (Publicitate) din Orientările din 2005, acesta prevede că autoritățile publice în cauză publică lista rutelor care primesc ajutor, indicând de fiecare dată sursa finanțării publice, societatea beneficiară, valoarea ajutorului plătit și numărul de pasageri în cauză. În cazul de față, autoritățile franceze au confirmat că lista rutelor și a companiilor care beneficiază de stimulente financiare sau de plăți pentru servicii de marketing nu a fost publicată anual. Criteriul prevăzut la punctul 79 litera (j) din Orientările din 2005 nu este, așadar, îndeplinit.

Concluzie

(481) Diferitele contracte și acte adiționale încheiate de CCIPB cu Ryanair, AMS și Transavia, care fac obiectul procedurii oficiale de investigare, constituie toate ajutoare de stat ilegale, incompatibile cu piața internă.

8.2. *MĂSURI ÎN FAVOAREA ORGANISMULUI DE ADMINISTRARE A AEROPORTULUI*

(482) Între 2000 și 2010, CCIPB a primit de la diferite autorități publice, subvenții pentru investiții, cu o valoare totală de aproximativ 17,8 milioane EUR. De asemenea, aceasta a primit o subvenție în valoare de 3,521 milioane EUR pentru a acoperi costurile care, potrivit autorităților franceze, țineau de atribuțiile de autoritate publică executate de aeroport (denumite în continuare „subvențiile privind atribuțiile de autoritate publică") ([105]).

8.2.1. EXISTENȚA UNUI AJUTOR ÎN SENSUL ARTICOLULUI 107 ALINEATUL (1) DIN TFUE

(483) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din Tratat, orice ajutor acordat de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producției anumitor mărfuri și care afectează comerțul între statele membre este incompatibil cu piața internă.

(484) Pentru ca o măsură să fie considerată ajutor de stat, trebuie îndeplinite următoarele condiții în mod cumulat: 1. măsura în cauză este finanțată prin intermediul resurselor de stat și este imputabilă statului; 2. măsura conferă un avantaj economic; 3. acest avantaj este selectiv; 4. măsura în cauză denaturează sau amenință să denatureze concurența și poate afecta schimburile comerciale între statele membre; și 5. beneficiarul este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, ceea ce presupune că acesta desfășoară o activitate economică.

(485) În scopul de a stabili dacă subvențiile menționate în considerentele 88108 constituie ajutoare de stat, este necesar să se verifice în prealabil dacă beneficiarul acestora, și anume organismul de administrare a aeroportului din Pau, desfășura o activitate economică la momentul la care i-au fost acordate subvențiile. Comisia va analiza această chestiune cu titlu preliminar, înainte de a analiza pe rând subvențiile referitoare la atribuțiile de autoritate publică și subvențiile pentru investiții, pentru a stabili dacă acestea constituie ajutoare de stat.

8.2.1.1. ***Noțiunile de întreprindere și de activitate economică***

(486) Astfel cum a explicat Comisia în noile orientări ([106]), de la data pronunțării Hotărârii „Aéroports de Paris" (12 decembrie 2000), se consideră că exploatarea și construcția infrastructurii aeroportuare ține de domeniul de control al ajutoarelor de stat. Pe de altă parte, înainte de hotărârea menționată, ca urmare a incertitudinii care exista la acel moment, autoritățile publice puteau considera, în mod legitim, că finanțarea infrastructurii aeroportuare nu constituia un ajutor de stat și că, prin urmare, astfel de măsuri nu trebuiau notificate Comisiei. Reiese că, în prezent, Comisia nu poate contesta, pe baza normelor privind ajutoarele de stat, măsurile de finanțare acordate înainte de 12 decembrie 2000.

([104]) A se vedea considerentul 132.
([105]) A se vedea tabelul 3.
([106]) Punctele 28 și 29

(487) În plus, după cum s-a afirmat în noile orientări ([107]), nu toate activitățile desfășurate de un aeroport sunt în mod necesar de natură economică. Activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și, în general, nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

(488) În conformitate cu tabelul 4, subvențiile pentru investiții acordate în 2004 și în 2009 au fost utilizate pentru a finanța investițiile pentru zona căii de rulare, pistă, balizaj și pentru zona de parcare. Aceste infrastructuri și echipamente fac obiectul unei exploatări comerciale de către CCIPB care este operatorul aeroportuar și care percepe taxe utilizatorilor acestor active. Aceste investiții sunt, prin urmare, inerente activității comerciale a organismului de administrare a aeroportului. Subvențiile pentru investiții acordate în 2004 și în 2009 au fost, așadar, acordate pentru activități economice. În plus, acestea au fost acordate după 12 decembrie 2000. Prin urmare, în raport cu noțiunile de întreprindere și de activitate economică, acestea s-ar putea încadra în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

(489) În schimb, subvențiile pentru investiții acordate în 1999 și 2000, menționate în tabelul 4 și care au fost utilizate pentru finanțarea investițiilor privind terminalele de marfă și de pasageri, echipamentele pentru pistă și centrala de cogenerare, au fost acordate înainte de 12 decembrie 2000. Prin urmare, Comisia nu trebuie să analizeze aceste măsuri în contextul acestei decizii.

(490) În ceea ce privește subvențiile acordate de Consiliul General Pyrénées Atlantiques în perioada 2000-2005 pentru rambursarea capitalului aferent unui împrumut contractat de CCIPB în valoare de 779 000 EUR ([108]), acestea intră sub incidența unui protocol privind planul de finanțare a aeroportului din Pau încheiat la 5 noiembrie 1990. Acest protocol cuprindea un angajament irevocabil din partea autorităților publice privind rambursarea datoriei respective. Întrucât acest protocol este anterior hotărârii „Aéroports de Paris", Comisia nu trebuie să analizeze plățile efectuate în aplicarea acestui protocol în temeiul normelor privind ajutoarele de stat.

(491) La secțiunea 8.2.1.2, Comisia analizează în ce măsură subvențiile legate de atribuțiile de autoritate publică au fost utilizate realmente pentru finanțarea activităților care intră, în principiu, în responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale ca autoritate publică.

8.2.1.2. ***Subvenții referitoare la atribuțiile de autoritate publică***

(492) Astfel cum se arată în tabelul 3, obiectul procedurii oficiale de investigare include subvențiile din FIATA, precum și subvențiile care au fost utilizate la finanțarea anumitor investiții, și anume sedii și vehicule ale Serviciului de Securitate și de Combatere a Incendiilor în Aeronave („Service de Sécurité et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs" – SSLIA), precum și scanere de securitate ([109]). Aceste subvenții au fost acordate în conformitate cu sistemul general de finanțare a atribuțiilor de autoritate publică în aeroporturile franceze, descris în secțiunea 4.3.2.

(493) După cum s-a amintit mai sus, în conformitate cu noile orientări și cu jurisprudența, activitățile care intră, în principiu, în responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și, în general, nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat. În conformitate cu noile orientări, activități precum controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale, combaterea incendiilor și activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile în infrastructura și în echipamentele necesare pentru astfel de activități sunt considerate a fi, în general, de natură neeconomică ([110]).

(494) În plus, noile linii directoare precizează că, pentru a nu constitui ajutor de stat, finanțarea publică a activităților neeconomice trebuie limitată strict la compensarea costurilor pe care le generează și nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între aeroporturi. Orientările precizează cu privire la cea de a doua condiție că, atunci când este normal, într-o anumită ordine juridică, ca unele aeroporturi civile să suporte anumite costuri inerente exploatării lor, iar alte aeroporturi civile nu, acestea din urmă ar putea beneficia de un avantaj, indiferent dacă aceste costuri se referă la o activitate, care, în general, este considerată a fi de natură neeconomică ([111]).

([107]) Punctele 34 și 35
([108]) A se vedea penultimul rând din tabelul 3.
([109]) A se vedea primul și în al doilea rând din tabelul 3.
([110]) Punctul 35.
([111]) Punctele 36 și 37.

(495) Activitățile finanțate prin intermediul sistemului general de finanțare a atribuțiilor de autoritate publică în aeroporturile franceze, descrise în secțiunea 4.3.2, sunt legate de protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită ([112]), de misiunile de poliție ([113]), de salvare și de combaterea incendiilor ([114]), de siguranța traficului aerian ([115]), precum și de protecția mediului uman și natural ([116]). Aceste activități pot fi considerate în mod legitim drept activități care intră în responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale ca autoritate publică. Prin urmare, autoritățile franceze pot considera în mod legitim aceste misiuni drept atribuții de autoritate publică, altfel spus de natură neeconomică, în raport cu legislația privind ajutoarele de stat. De asemenea, acestea pot să prevadă totodată o finanțare publică pentru a compensa costurile suportate de organismele de administrare a aeroporturilor pentru a îndeplini aceste misiuni, în măsura în care acestea le sunt încredințate în temeiul legislației naționale și cu condiția ca această finanțare să nu ducă la o supracompensare sau la o discriminare între aeroporturi.

(496) Ori, din descrierea de la secțiunea 4.3.2, rezultă că sistemul prevăzut de legislația franceză se bazează pe mecanisme stricte de control al costurilor, atât *ex ante*, cât și *ex post*, garantând faptul că organismele de administrare a aeroporturilor primesc prin intermediul taxei de aeroport și a mecanismului suplimentar doar sumele care sunt strict necesare pentru a acoperi costurile.

(497) În plus, sistemul se aplică tuturor aeroporturilor civile franceze, atât în ceea ce privește tipurile de misiuni care fac obiectul unei compensații, cât și mecanismele de finanțare. Condiția privind lipsa discriminării este, prin urmare, îndeplinită. Într-adevăr, deși legislația franceză încredințează organismelor de administrare a aeroporturilor executarea atribuțiilor de autoritate publică, aceasta prevede că finanțarea acestor misiuni nu este în sarcina acestora, ci a statului. Astfel, compensarea costurilor asociate acestor misiuni din fonduri publice nu duce la diminuarea costurilor care ar trebui suportate în mod normal de către organismele de administrare a aeroporturilor în temeiul ordinii juridice franceze.

(498) Finanțările primite de organismele de administrare a aeroporturilor din Franța în temeiul acestui sistem nu constituie, prin urmare, ajutoare de stat.

(499) Astfel, subvențiile referitoare la atribuțiile de autoritate publică, menționate la al doilea și al treilea rând din tabelul 3, care au fost utilizate pentru a finanța investițiile legate de protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită și de salvare și de combatere a incendiilor în aeronave, nu constituie ajutoare de stat.

8.2.1.3. ***Subvențiile de investiții acordate în 2004 și în 2009***

(500) Rămâne să se analizeze dacă subvențiile pentru investiții acordate în 2004 și în 2009 constituie ajutoare de stat. Aceste subvenții sunt prezentate în tabelul 13 de mai jos.

Tabelul 13

Investiții și subvenții pentru investiții pentru 2004 și 2009

(milioane EUR)

Entități de la care provin subvențiile de investiții	Ani de acordare	Tipul de investiții	Suma totală plătită	Valoarea totală a investiției
Consiliul General Pyrénées Atlantiques Consiliul Regional Aquitaine Uniunea Europeană (FEDR)	2004	Lucrări la calea de rulare	1,6	2,6

([112]) Controlul de securitate pentru bagajele de cală, pentru pasageri și pentru bagajele de mână și controlul punctelor de acces comun din zona cu acces limitat intră în această categorie.
([113]) Controlul automatizat la frontiere prin identificare biometrică intră în această categorie.
([114]) Așa cum s-a precizat în considerentul 493, aceste trei categorii sunt citate în mod explicit în noile orientări ca exemple de activități neeconomice.
([115]) Prevenirea prezenței animalelor care pot constitui un pericol intră în această categorie.
([116]) Controalele de mediu intră în această categorie.

(milioane EUR)

Entități de la care provin subvențiile de investiții	Ani de acordare	Tipul de investiții	Suma totală plătită	Valoarea totală a investiției
Sindicatul Mixt al Aeroportului Pau Pyrénées	2009	Renovarea pistei și a balizajului Extinderea zonei de parcare	4,1	5,1
Total			5,8	7,7

Resurse de stat și imputabilitatea statului

(501) Consiliul General Pyrénées-Atlantiques a acordat CCIPB subvenții finanțate din resursele departamentului Pyrénées-Atlantiques, colectivitate teritorială descentralizată. Trebuie reamintit că resursele respective sunt resurse de stat. Într-adevăr, resursele colectivităților teritoriale sunt considerate resurse de stat în sensul articolului 107 din TFUE ([117]). În plus, deciziile luate de astfel de colectivități sunt imputabile statului, la fel ca și măsurile luate de administrația centrală ([118]).

(502) Același lucru este valabil și pentru subvențiile primite din partea Consiliului regional Aquitaine și din partea sindicatului mixt, acesta din urmă fiind un grup de colectivități locale aflat în întregime sub controlul acestora.

(503) În plus, lucrările la zona căii de rulare au fost finanțate parțial din FEDR. O finanțare din FEDR este considerată însă a face parte din resursele de stat și a fi imputabilă statului pentru că se beneficiază de aceasta sub controlul statului membru în cauză ([119]).

(504) Subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 au fost, prin urmare, pe deplin finanțate din resurse de stat și sunt imputabile statului în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Avantaj selectiv pentru organismul de administrare a aeroportului

(505) Pentru a evalua dacă o măsură de stat constituie un ajutor, este necesar să se stabilească dacă întreprinderea beneficiară primește un avantaj economic care îi permite să evite suportarea unor costuri pe care, în mod normal, ar fi trebuit să le suporte din resurse financiare proprii, dacă aceasta beneficiază de un avantaj pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață ([120]) sau dacă măsura în cauză ar putea fi considerată drept o compensație pentru executarea obligațiilor de serviciu public care îndeplinește condițiile din hotărârea *Altmark* ([121]).

(506) În ceea ce privește acest din urmă aspect, este necesar să se remarce, în primul rând, că autoritățile franceze nu au afirmat în mod clar că, în opinia lor, organismul de administrare a aeroportului din Pau ar fi responsabil pentru asigurarea unui serviciu autentic de interes general. În observațiile lor privind decizia de extindere a procedurii, autoritățile franceze s-au limitat să afirme în această privință că „în lipsa unui temei juridic care să se aplice în mod clar la vremea respectivă [(înainte de publicarea Orientărilor din 2005)], autoritățile franceze au putut considera, în mod legitim, că finanțarea infrastructurii aeroportuare decisă la momentul acela constituia o măsură de politică de amenajare a teritoriului, că aeroportul respectiv îndeplinea în general o sarcină de interes economic general și că aceasta nu intră sub incidența schemei privind ajutoarele de stat ([122])."

([117]) Hotărârea din 12 mai 2011 în cauzele conexate T-267/08 și T-279/08 Région Nord Pas-de-Calais, Rep. 2011, II- 01999, punctul 108.
([118]) Hotărârea Tribunalului din 6 martie 2002 în cauzele conexate T-127/99, T-129/99, T-140/99, Rec. 2002, p. II- 1330, punctul 142.
([119]) În ceea ce privește considerarea resurselor din FEDR drept un ajutor de stat, a se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei în cazul N 514/06 *South Yorkshire digital region broadband project*, considerentul 29 și Decizia Comisiei în cazul N 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, considerentele 69-70.
([120]) Hotărârea Curții din 14 februarie 1990, Franța/Comisia, C-301/87, Rec. 1990, p. I-307, punctul 41.
([121]) Hotărârea Curții din 24 iulie 2003 *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark („Altmark")* (C-280/00, Rec. 2003, p. I-7747).
([122]) Punctul 13 alineatul (1).

(507) Autoritățile franceze au adăugat următoarele: „autoritățile franceze sunt de părere că aeroporturile cu mai puțin de 1 milion de pasageri pe an ar trebui considerate, în ansamblu, drept SIEG, având în vedere rolul lor important în amenajarea teritoriului, precum și în dezvoltarea economică și socială pentru regiunea lor, precum și întrepătrunderea dintre activitățile acestora. Acestea consideră, de asemenea, că aceste aeroporturi au doar un impact limitat asupra pieței comune. Prin urmare, autoritățile franceze susțin că finanțările care le-au fost acordate nu ar trebui să fie considerate drept ajutoare de stat sau că acestea ar trebui să fie declarate compatibile cu piața comună și exceptate de la obligația notificării în conformitate cu dispozițiile Deciziei Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din TFUE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, care a fost în vigoare până la 20 decembrie 2011 ([123])".

(508) În orice caz, Comisia consideră că aceste motive nu sunt suficiente pentru a permite să se concluzioneze că organismul de administrare a aeroportului din Pau este responsabil de gestionarea unui serviciu autentic de interes economic general. Așa cum se afirmă în noile orientări ([124]), Comisia consideră că este posibil ca, în cazuri bine justificate, administrarea globală a unui aeroport să fie considerată un serviciu de interes economic general. Cu toate acestea, Comisia consideră că acest lucru se poate întâmpla numai în cazul în care cel puțin o parte din zona potențial deservită de acest aeroport ar fi, fără aeroportul respectiv, izolată de restul Uniunii într-o asemenea măsură încât să fie afectată dezvoltarea sa socială și economică.

(509) În lumina acestui principiu, nu s-ar putea presupune că, pentru orice aeroport francez cu mai puțin de un milion de pasageri pe an, administrarea acestuia este un serviciu de interes economic general autentic. Autorităților franceze le revine sarcina de a evalua situația specifică a oricărui aeroport care aparține acestei categorii, precum și să prezinte această analiză Comisiei, în cazul în care doresc să susțină argumentul potrivit căruia administrarea aeroportului este un serviciu de interes economic general. Numai în aceste condiții Comisia ar putea să verifice, în fiecare caz în parte, dacă autoritățile franceze nu au comis o eroare vădită de apreciere prin considerarea aeroportului în cauză drept un serviciu de interes economic general.

(510) În speță, nicio astfel de analiză specifică nu a fost prezentată pentru aeroportul din Pau. În plus, având în vedere proximitatea aeroportului din Tarbes, situat la 50 km distanță și la mai puțin de 40 minute cu mașina, nu este posibil să se afirme că, fără aeroportul din Pau, o parte din zona potențial deservită de acest aeroport ar fi izolată de restul Uniunii într-o asemenea măsură încât să fie afectată dezvoltarea sa socială și economică. Susținerea unui astfel de argument ar ține de eroarea vădită de apreciere cu privire la calificarea aeroportului.

(511) În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general ([125]), pentru ca prima condiție din hotărârea *Altmark* să fie îndeplinită, misiunea de serviciu public trebuie să fie atribuită printr-unul sau mai multe acte care, în funcție de legislația în vigoare în statele membre, pot lua forma unui instrument legislativ sau normativ sau a unui contract. În plus, actul sau seria de acte trebuie să indice cel puțin conținutul și durata obligațiilor de serviciu public, întreprinderea și, dacă este cazul, teritoriul în cauză, natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate întreprinderii de către autoritatea în cauză, parametrii de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de recuperare a unei eventuale supracompensații și de evitare a acesteia. Singurele acte care, eventual, ar putea îndeplini această funcție, prezentate de autoritățile franceze, sunt Decretul din 1965 ([126]) și completările ulterioare la acesta, în măsura în care acestea îi impun CCIPB diverse obligații în materie de administrare (inclusiv cu privire la aspecte precum orele de deschidere sau egalitatea de tratament a utilizatorilor), întreținere, mentenanță și amenajare pentru o anumită perioadă de timp. Cu toate acestea, niciunul dintre aceste acte nu stabilește modalitățile de calcul și de revizuire ale vreunui mecanism de compensare financiară.

(512) Astfel, Comisia consideră, pe baza elementelor din dosar, că administrarea aeroportului din Pau nu poate fi considerată drept un serviciu de interes economic general autentic.

(513) Chiar dacă s-ar presupune că ar fi într-adevăr așa, subvențiile pentru investiții care fac obiectul prezentei analize nu ar îndeplini totuși condițiile cumulative din hotărârea *Altmark*. În fapt, este vorba de diverse subvenții punctuale, plătite în diferite perioade, pentru a acoperi costuri de investiții care s-au dovedit necesare pentru perioadele respective. Aceste subvenții nu decurg, așadar, dintr-un mecanism de compensare care ar fi fost stabilit într-un mod obiectiv, transparent și *ex ante*, și anume atunci când autoritățile publice i-au încredințat CCIPB administrarea aeroportului sau cu ocazia unor acte care instituiau noi modalități de administrare sau care le precizau. Astfel, aceste subvenții nu îndeplinesc cea de a doua condiție a hotărârii *Altmark*, formulată după cum urmează: „parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în avans, în mod obiectiv și transparent, pentru a evita ca aceasta să confere un avantaj economic care ar putea favoriza întreprinderea beneficiară față de întreprinderi concurente ([127])."

([123]) Punctul 13 alineatul (3).
([124]) Punctul 72.
([125]) JO C 8, 11.1.2012, p. 4, punctul 52.
([126]) A se vedea considerentul 27.
([127]) A se vedea Hotărârea *Altmark*, citată anterior la nota de subsol 121, punctul 90.

(514) În măsura în care subvențiile pentru investiții în cauză nu îndeplinesc condițiile din Hotărârea *Altmark*, rămâne să se verifice, astfel cum s-a arătat mai sus, dacă acestea au fost acordate în condiții normale de piață.

(515) În această privință, trebuie amintite următoarele: „capitalurile care sunt puse la dispoziția unei întreprinderi, în mod direct sau indirect, de către stat, în circumstanțe care corespund condițiilor de piață normale, nu ar putea fi considerate ajutoare de stat ([128])".

(516) În scopul de a stabili dacă subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 au fost acordate în condiții normale de piață, este necesar să se aplice acestora principiul operatorului în economia de piață. Aceasta presupune să se analizeze dacă, la acordarea acestora, organismele de drept public se puteau aștepta la un oarecare randament financiar, excluzând din această analiză beneficiile ca atare așteptate în materie de dezvoltare economică locală.

(517) În speță, Comisia constată, în primul rând, că aeroportul este gestionat de CCIPB în temeiul unei concesiuni care expiră în 2015. După ce inițial aeroportul s-a aflat în proprietatea statului, la 1 ianuarie 2007, aeroportul a fost transferat în proprietatea sindicatului mixt. Prin urmare, CCIPB nu este proprietara terenurilor și infrastructurilor.

(518) În observațiile prezentate, CCIPB a afirmat, în acest sens, următoarele în ceea ce privește subvențiile pentru investiții: „Aceste sume corespund unor investiții făcute de proprietarii infrastructurii aeroportuare pentru întreținerea și îmbunătățirea acesteia; prin urmare, sunt efectuate doar în beneficiul proprietarilor lor. În schimb, aceste sume nu conferă niciun avantaj economic pentru CCIPB ca operator aeroportuar" (notele de subsol au fost omise). CCIPB adaugă următoarele: „Astfel, prin plata subvențiilor pentru investiții de către autoritatea concedentă și colectivitățile locale, acestea din urmă intervin în mod firesc în calitate de proprietari ai infrastructurilor aeroportuare, în limitele prevăzute de contractul de concesiune de echipamente publice pentru lucrări de realiniere la standardele din domeniu, de întreținere și de îmbunătățire a serviciului public aeroportuar, pentru valorificarea patrimoniului lor. Prin urmare, ar fi vorba de investiții care revin, în mod evident, proprietarului echipamentului public și nu operatorului acestuia."

(519) Cu toate acestea, reiese din elementele din dosar că, în economia concesiunii, finanțarea investițiilor necesare îi revine CCIPB și nu proprietarului public. Astfel, decretul din 1965, care a instituit concesiunea, îi încredințează în mod clar concesionarului stabilirea, amenajarea și întreținerea lucrărilor, clădirilor, instalațiilor și echipamentelor. Autoritățile franceze au confirmat acest lucru, după cum urmează: „Investițiile necesare pentru conformarea la standarde, renovarea, întreținerea, extinderea sau modernizarea aeroportului îi revin, prin urmare, concesionarului."

(520) Autoritățile franceze au remarcat în acest sens că actul adițional din 8 noiembrie 2001 („al treilea act adițional") la Decretul din 1965 nu a pus la îndoială economia concesiunii, de exemplu în ceea ce privește asumarea investițiilor legate de întreținerea și de renovarea aeroportului. În plus, acestea au observat că nici actul adițional din 3 martie 2010 („al patrulea act adițional"), încheiat între sindicatul mixt și CCIPB ca urmare a transferului de proprietate din 2007, nu a pus la îndoială economia concesiunii și, la fel ca actele adiționale precedente, investițiile necesare pentru activitatea sa erau trecute în responsabilitatea concesionarului ([129]).

(521) Astfel, după cum rezultă din analiza Decretului din 1965 și a actelor adiționale ale acestuia, astfel cum confirmă autoritățile franceze și contrar celor sugerate de CCIPB, aceasta din urmă este cea care trebuie să efectueze și să finanțeze investiții precum cele care au făcut obiectul subvențiilor pentru investițiile în cauză.

(522) Pe de altă parte, rezultă că, prin acordarea de subvenții pentru investiții în 2004 și 2009, diferitele colectivități publice implicate nu se puteau aștepta la un randament al investiției care să se dovedească satisfăcător pentru un operator în economia de piață care ar fi acționat în locul lor. În fapt, terenurile și infrastructurile aparțineau statului în 2004, respectiv sindicatului mixt în 2009. Or, pentru fiecare din acești doi proprietari publici, singurele încasări generate de aeroportul din Pau constau într-o taxă pentru utilizarea domeniului public minimă în valoare de 100 de franci pe an până în 2010 și majorată la 100 EUR pe an în prezent. Subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 nu au condus la nicio majorare a respectivei taxe pentru utilizarea domeniului public, al cărei cuantum a fost stabilit prin Decretul din 1965 și revizuit de unele dintre actele adiționale ale acestuia. Astfel, nici statul, nici sindicatul mixt nu puteau, în calitate de proprietari, să se aștepte ca subvențiile pentru investiții acordate în 2004 și, respectiv, în 2009 să poată genera un randament tangibil al investiției, cel puțin până la expirarea contractului de concesiune, prevăzută pentru anul 2015. În plus, nu există niciun element în dosar care să sugereze că statul sau sindicatul mixt

([128]) Hotărârea «Stardust Marine» din 16 mai 2002, menționată anterior la nota de subsol 36, punctul 69.

([129]) Cel de-al patrulea act adițional precizează regimul „bunurilor returnate", care includ toate bunurile mobile și imobile care sunt puse la dispoziția concesionarului de către autoritatea concedentă. Bunurile returnate includ terenurile, lucrările, clădirile, instalațiile, rețelele și operele intelectuale necesare pentru administrarea aeroportului, reînnoite sau stabilite de concesionar pe durata delegării, precum și bunurile mobile necesare pentru administrarea aeroportului, reînnoite sau stabilite de concesionar pe durata delegării. Potrivit celui de al patrulea act adițional, aceste bunuri trebuie să fie restituite obligatoriu și în mod gratuit autorității concedente în perfectă stare de întreținere la expirarea contractului de concesiune. Cel de-al patrulea act adițional precizează, de asemenea, că la sfârșitul contractului de concesiune, autoritatea concedentă va prelua anuitățile aferente dobînzilor și amortizării împrumuturilor contractate de către concesionar în mod regulat pentru a realiza echipamentele aferente concesiunii și va rambursa concesionarului sumele plătite în avans de acesta din resurse proprii sau valoarea neamortizată a instalațiilor pe care le va fi realizat utilizând aceleași resurse, în cazul în care o astfel de rambursare nu a putut fi realizată numai prin deducerea acestora din fondul de rulment al aeroportului. Aceste dispoziții financiare, aplicabile la sfârșitul concesiunii, nu pun în discuție faptul că povara investițiilor necesare pentru funcționarea aeroportului trebuie să fie suportată de concesionar în momentul în care sunt realizate investițiile respective.

s-ar fi putut aștepta, în 2004 și, respectiv, în 2009, ca aceste subvenții pentru investiții să permită o evaluare a activelor care să se poată traduce printr-un randament al investiției pentru aceste două entități în temeiul noii concesiuni, începând din 2016. În special, autoritățile franceze nu au prezentat nicio informație cu privire la previziunile statului sau ale sindicatului mixt referitoare la economia viitoarei concesiuni și la eventualele taxe la care proprietarul aeroportului se poate aștepta de pe urma acesteia.

(523) În ceea ce privește organismele de drept public care au contribuit la finanțarea subvențiilor în cauză fără a fi, la momentul acordării, proprietarii terenurilor și infrastructurilor, în mod direct sau indirect, prin intermediul sindicatului mixt, nici acestea nu puteau, *a fortiori*, să se aștepte la un randament al investiției care să asigure rentabilitatea cheltuielilor de investiții ale acestora. Aceste observații sunt valabile pentru Consiliul General al Pyrénées Atlantiques și Consiliul Regional Aquitaine care nu erau proprietari ai aeroportului atunci când au hotărât, în 2004, să contribuie la finanțarea lucrărilor la calea de rulare.

(524) În plus, ar trebui remarcat faptul că, potrivit autorităților franceze, „decizia de a investi a organismelor de drept public nu se bazează numai pe perspective de rentabilitate directă, iar CCIPB plătește doar o taxă simbolică. Decizia acestor organisme de a investi se bazează pe beneficiile pe termen lung preconizate pentru regiune în termeni de dezvoltare economică și turistică". Această afirmație confirmă faptul că organismele de drept public nu se așteptau ca, în ceea ce le privește, cheltuielile lor de investiții să genereze o rentabilitate. Singurele avantaje la care se așteptau acestea, referitoare la dezvoltarea economică și turistică, nu ar fi fost luate în considerare de un operator în economia de piață care ar fi acționat în locul acestor organisme. Aceasta arată că principiul operatorului în economia de piață nu poate fi nici măcar aplicat subvențiilor pentru investiții în cauză.

(525) Având în vedere cele de mai sus, subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 nu respectă criteriul operatorului în economia de piață. În fapt, aceste subvenții au redus costurile investițiilor pe care CCIPB ar fi trebuit să le suporte fără suficiente perspective de randament al investiției pentru organismele care au acordat aceste subvenții. În plus, în măsura în care aceste avantaje au fost în favoarea unei singure întreprinderi, acestea sunt selective.

8.2.1.4. ***Afectarea schimburilor comerciale în interiorul Uniunii și a concurenței***

(526) În calitate de organism de administrare a aeroportului, CCIPB este, printre altele, în concurență cu alte platforme aeroportuare, de exemplu cu aeroporturile care au aceeași zonă de deservire. În acest sens, Comisia observă că aeroportul Tarbes-Lourdes-Pyrénées se află la 50 km de aeroportul din Pau și oferă totodată și zboruri către Londra începând din 2009. Aeroportul Biarritz-Anglet-Bayonne se află, de asemenea, la mai puțin de 100 km de aeroportul din Pau și propune zboruri către Charleroi, Londra Stansted, Manchester și către alte destinații din Regatul Unit. Un ajutor acordat CCIPB ar amenința, prin urmare, să denatureze concurența. Dat fiind că piața serviciilor aeroportuare și piața transportului aerian sunt piețe deschise concurenței în interiorul Uniunii, ajutorul riscă să afecteze și schimburile comerciale dintre statele membre.

(527) În mod mai general, ar trebui remarcat faptul că organismele de administrare a aeroportului sunt în concurență unele cu celelalte pentru atragerea de companii aeriene. În fapt, companiile aeriene stabilesc rutele pe care le operează și frecvențele aferente în funcție de diferite criterii. Printre criterii se află potențialii clienți la care se pot aștepta pe aceste rute, dar și caracteristicile aeroporturilor situate la capătul acestor rute.

(528) Companiile aeriene au în vedere, printre altele, criterii precum tipul de servicii aeroportuare furnizate, populația sau activitatea economică din jurul aeroportului, congestionarea, existența accesului terestru, dar și nivelul taxelor și condițiile comerciale generale pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare și a serviciilor. Nivelul taxelor este un factor important, întrucât fondurile publice acordate unui aeroport ar putea fi folosite pentru menținerea, în mod artificial, a unui nivel scăzut al tarifelor de aeroport în vederea atragerii companiilor aeriene și astfel ar putea denatura în mod semnificativ concurența ([130]).

(529) Drept urmare, companiile aeriene își alocă resursele, în special pentru aeronave și echipaj, între diferitele rute, ținând seama, printre altele, de serviciile furnizate de organismele de administrare a aeroporturilor și de prețurile practicate de acestea din urmă pentru aceste servicii.

(530) Rezultă din tot ceea ce precedă că subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009, dat fiind că oferă un avantaj economic pentru CCIPB, sunt susceptibile de a fi consolidat poziția acesteia din urmă în raport cu alte organisme de administrare a aeroporturilor din Europa. În consecință, aceste subvenții sunt susceptibile de a fi denaturat concurența și de a fi afectat schimburile comerciale dintre statele membre.

([130]) Noile orientări, punctul 43.

8.2.1.5. ***Concluzie privind existența unui ajutor***

(531) Pentru motivele explicate în considerentele 483-530, subvențiile pentru investiții acordate CCIPB în 2004 și în 2009 constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8.2.2. CARACTERUL ILEGAL AL AJUTOARELOR

(532) Subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 au fost puse în aplicare fără să fi fost notificate.

(533) Astfel cum s-a arătat mai sus, în observațiile lor autoritățile franceze au precizat că, în opinia lor, aeroporturile cu mai puțin de un milion de pasageri pe an ar trebui să fie considerate în ansamblu drept servicii de interes economic general și că, prin urmare, finanțările acordate acestora nu trebuie să fie considerate drept ajutoare de stat sau că acestea trebuie declarate compatibile cu piața internă și exceptate de la obligația de notificare în temeiul Deciziei SIEG din 2005.

(534) Cu toate acestea, astfel cum s-a constatat mai sus, Comisia consideră, pe baza elementelor de probă din dosar, că aeroportul din Pau nu poate fi considerat drept un serviciu de interes economic general autentic. Din acest motiv, subvențiile din 2004 și 2009 nu erau eligibile pentru exceptarea de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE pe baza Deciziei SIEG din 2005.

(535) În plus, așa cum s-a arătat anterior, aceste subvenții nu decurg dintr-un mecanism de compensare care ar fi fost stabilit într-un mod obiectiv, transparent și *ex ante*, și anume atunci când autoritățile publice i-au încredințat CCIPB administrarea aeroportului sau cu ocazia unor acte care instituiau noi modalități de administrare sau care le precizau. Astfel, aceste subvenții nu îndeplinesc criteriul prevăzut la articolul 4 litera (d) din Decizia SIEG potrivit căreia actul sau actele prin care se încredințează un serviciu de interes economic general trebuie să specifice parametrii pentru calculul, controlul și revizuirea compensației. Acesta este al doilea motiv pentru care subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 nu puteau fi exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE pe baza Deciziei SIEG din 2005.

(536) Având în vedere cele de mai sus, subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 constituie ajutoare ilegale.

8.2.3. COMPATIBILITATEA CU PIAȚA INTERNĂ

(537) Astfel cum s-a explicat mai sus, subvențiile pentru investiții acordate în 2004 și 2009 au redus costurile de investiții pe care ar fi trebuit să le suporte în mod normal CCIPB. Acestea constituie, prin urmare, ajutoare pentru investiții. Mai mult, acestea au fost acordate înainte de 4 aprilie 2014, data intrării în vigoare a noilor orientări. În conformitate cu orientările respective, Comisia aplică în cazul ajutoarelor ilegale pentru investiții acordate aeroporturilor normele în vigoare la momentul acordării acestora ([131]).

(538) În ceea ce privește subvenția din 2009, Orientările din 2005 erau în vigoare la momentul acordării sale și, în consecință, acestea trebuie să se aplice în cazul subvenției respective. În schimb, subvenția din 2004 a fost acordată înainte de intrarea în vigoare a Orientărilor din 2005, într-o perioadă în care nu existau criterii de compatibilitate specifice în ceea ce privește ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor. Prin urmare, Comisia trebuie să analizeze această subvenție direct în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, ținând seama de practica sa decizională în acest sens. Trebuie amintit faptul că practica decizională a Comisiei în ceea ce privește evaluarea compatibilității ajutoarelor acordate organismelor de administrare a aeroporturilor a fost consolidată de Orientările din 2005. Prin urmare, Comisia consideră că este necesar să se analizeze compatibilitatea subvenției din 2004 cu piața internă în lumina criteriilor stabilite în Orientările din 2005.

(539) Astfel, în temeiul Orientărilor din 2005 ([132]), Comisia a analizat subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 pe baza următoarelor criterii:

— construirea și operarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar (dezvoltare regională, accesibilitate etc.);

— infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;

— infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;

([131]) Noile orientări, punctul 173.
([132]) Punctul 61.

— toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la ea în mod egal și nediscriminatoriu;

— dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură contrară interesului Uniunii.

(540) În plus, pe lângă necesitatea de a îndeplini criteriile enunțate în considerentul 539, ajutoarele de stat acordate aeroporturilor, ca orice alte ajutoare de stat, trebuie să fie necesare pentru a atinge obiectivul stabilit și proporționale pentru a fi declarate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. Prin urmare, Comisia va analiza îndeplinirea acestor criterii de necesitate și de proporționalitate, pe lângă respectarea criteriilor din Orientările din 2005 menționate anterior.

(541) Comisia observă, în primul rând, că, în conformitate cu Orientările din 2005, costurile eligibile pentru ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor trebuie să se limiteze la costurile de investiție referitoare la infrastructura aeroportuară propriu-zisă (piste de decolare, terminale, platforme ...) sau instalații care le sprijină în mod direct (instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță). Costurile eligibile trebuie însă să excludă costurile legate de activități comerciale care nu sunt legate direct de activitățile de bază ale aeroportului, și care includ construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea de spații și de bunuri imobile, nu numai pentru birouri și pentru depozitare, ci și pentru hoteluri și întreprinderi industriale în zona aeroportului, precum și pentru magazine, restaurante și parcări.

(542) Subvenția din 2004 a fost utilizată în întregime pentru a finanța lucrările la calea de rulare. Costurile de investiții aferente acestor lucrări erau eligibile în întregime pentru un ajutor pentru investiții în sensul Orientărilor din 2005 deoarece calea de rulare constituie o infrastructură aeroportuară. În ceea ce privește subvenția din 2009, aceasta a fost acordată pentru a contribui la finanțarea mai multor investiții referitoare la pistă și la balizaj, precum și la extinderea zonei de parcare a automobilelor, aceasta din urmă reprezentând o parte relativ scăzută din costurile totale de investiții ([133]). Pista și balizajul fac parte din infrastructura aeroportuară. În consecință, costurile de investiții aferente acestor infrastructuri sunt eligibile. În schimb, costurile legate de zona de parcare trebuie să fie excluse din costurile eligibile, întrucât zona de parcare a automobilelor nu face parte din infrastructura aeroportuară. Valoarea totală a subvenției din 2009, și anume 4,1 milioane EUR, nu depășește valoarea totală a costurilor eligibile referitoare la pistă și la balizaj, și anume 4,7 milioane EUR. Astfel, subvenția din 2009 a fost utilizată exclusiv pentru finanțarea unor costuri eligibile ([134]).

(543) Subvențiile pentru investiții din 2004 și din 2009 (a căror valoare totală este de 1,6 și, respectiv, de 4,1 milioane EUR) nu depășesc costurile eligibile calculate astfel pentru aceste două subvenții (respectiv 2,6 și 4,7 milioane), însă conduc la intensități ridicate ale ajutorului (respectiv 62 % și 88 %).

8.2.3.1. ***Obiectivul de interes general definit în mod clar***

(544) Subvențiile de capital din 2004 au fost utilizate pentru finanțarea lucrărilor la calea de rulare în scopul de a asigura conformitatea acestui echipament cu standardele din domeniu astfel încât să permită o mai bună fluidizare a traficului pentru a face față perioadelor de vârf ale traficului comercial.

(545) În ceea ce privește investițiile eligibile finanțate din subvențiile pentru investiții din 2009, acestea au vizat lucrări de renovare a pistei și a balizajului, necesare pentru ca aerodromul să-și mențină capacitatea sa de primire și să obțină certificarea necesară pentru a continua să primească avioane de dimensiuni medii cu o capacitate de 200250 de locuri. În fapt, balizajul de categoria III realizat în 1992-1993 și refacerea suprafețelor de manevră realizată în 1990 necesitau, pe de o parte, reparații, având în vedere vechimea lor (durata lor de viață fiind în general de 10-15 ani) și, pe de altă parte, o aliniere la standardele din domeniu. Această aliniere era necesară deoarece performanțele cerute prin decretul privind condițiile de omologare și de operare a aerodromurilor, cum ar fi pentru apropieri de precizie de categoria 3, puteau conduce pe termen scurt la retragerea certificării aeroportului.

(546) Astfel, nici subvenția din 2004, nici cea din 2009 nu au condus la creșterea semnificativă a capacității. Acestea au finanțat îndeosebi lucrări de reabilitare și de aliniere la standarde pentru a întreține infrastructura astfel încât să primească în continuare tipurile de aeronave și volumul de trafic pe care le primise până la acel moment și pentru a îmbunătăți funcționarea aeroportului în perioadele de vârf.

([133]) Mai puțin de 10 % din costul total de investiții (a se vedea tabelul 4 și nota de subsol 1).
([134]) A se vedea Decizia Comisiei în cazul SA. 38168, *Croația – Dubrovnik Airport Development*, punctele 10 și 28.

(547) Aeroportul din Pau beneficiază de un trafic important în scopuri de afaceri care reprezintă între 60 % și 70 % din volumul total al traficului. Acest tip de trafic este legat de prezența a numeroase întreprinderi în Pau și în zona înconjurătoare. Autoritățile franceze au afirmat în această privință că bazinul Pau este al treilea centru economic din Grand Sud-Ouest, alături de Lacq și Oloron. Pau găzduiește sediile internaționale și regionale ale unor mari întreprinderi, precum și diferite centre de cercetare și de producție. Lipsa unui aeroport la Pau sau reducerea semnificativă a capacității sale de primire ar putea avea un impact negativ asupra acestei activități economice, în măsura în care persoanele care călătoresc în scop de afaceri doresc în general să reducă durata călătoriei, în special pentru a putea efectua călătorii dus-întors în timpul zilei. Astfel, în cazul în care sunt nevoiți să recurgă, pentru călătoriile de afaceri către și dinspre Pau, la un aeroport care nu se află în imediata apropiere a orașului, de exemplu la aeroportul din Tarbes, ar putea fi considerat un impediment de către numeroase întreprinderi.

(548) În plus, aeroportul din Pau beneficiază de un important flux turistic legat în special de proximitatea Munților Pirinei și de stațiunile dedicate sporturilor de iarnă. Diverse studii menționate de CCIPB precizează, printre altele, că numai pasagerii companiei Ryanair, care sunt în mare parte turiști, au cheltuit, pe parcursul șederii lor în regiunea Pau, o sumă totală de 8 milioane EUR în 2005 și de 56 milioane EUR în 2010.

(549) Pentru aceste motive, subvențiile pentru investiții primite de către CCIPB în 2004 și 2009 au contribuit la dezvoltarea economică a orașului Pau și a regiunii acestuia, ca urmare a impactului acestui aeroport asupra turismului și asupra activității economice în general.

(550) Aceste subvenții au contribuit, de asemenea, la accesibilitatea regiunii, în special în rândul turiștilor și al persoanelor care călătoresc în scop de afaceri. În acest sens, ar trebui remarcat faptul că aeroportul din Pau este situat la o distanță de 50 km de aeroportul din Tarbes și de 100 km de aeroportul din Biarritz. Prin urmare, este puțin probabil ca aeroportul din Biarritz, având în vedere distanța sa de aeroportul din Pau, să fie considerat drept o alternativă valabilă la acesta din urmă de pasagerii care acordă importanță factorului timp, cum ar fi persoanele care călătoresc în scop de afaceri.

(551) În plus, rezultă că aceste trei aeroporturi beneficiază de tipuri de trafic destul de diferite:

— Pau se caracterizează în special printr-un volum semnificativ al traficului de afaceri, marcat de o pondere relativ ridicată a traficului intern, realizat de companiile Air France și Régional, în raport cu volumul total al traficului;

— Biarritz se caracterizează printr-un volum semnificativ al traficului turistic orientat spre coasta Oceanului Atlantic și frontiera cu Spania și marcat de un trafic sezonier important în timpul verii și de un trafic de tip „low-cost” semnificativ;

— Tarbes este în primul rând o piață de „nișă”, axată pe situl religios de la Lourdes și caracterizată printr-un trafic internațional neregulat (charter) semnificativ. Acest lucru este ilustrat de faptul că traficul de pe acest aeroport a rămas în limitele a 400 000 de pasageri pe an în perioada 2001-2011, cu excepția anului 2008, când a atins un nivel maxim de 678 000 de pasageri, întrucât a fost un an jubiliar pentru situl religios de la Lourdes.

(552) Aceste elemente indică faptul că aceste aeroporturi deservesc niște segmente de piață relativ diferite și, prin urmare, sunt doar niște substitute imperfecte unele în raport cu celelalte. Aceste elemente sunt confirmate și de analiza statistică a traficului, prezentată mai detaliat în considerentele 567-572 unde se evaluează amploarea denaturării concurenței generate de ajutoare. Astfel, un ajutor pentru investiții care să permită întreținerea aeroportului din Pau favorizează, într-o anumită măsură, accesibilitatea regiunii, întrucât le permite pasagerilor și companiilor aeriene să evite situația în care trebuie să aleagă un substitut imperfect.

(553) În plus, la Pau nu există o linie de cale ferată de mare viteză (TGV), cea mai apropiată trecând prin Bordeaux, la o distanță de aproximativ 1 oră și 40 de minute cu mașina. Pentru majoritatea destinațiilor accesibile prin intermediul zborurilor de scurtă durată cu plecare din Pau, utilizarea TGVului ca mijloc alternativ de transport este, prin urmare, de natură să cauzeze o durată a călătoriei mult mai mare și constituie, prin urmare, într-o măsură și mai mare, un substitut imperfect. În ceea ce privește cele mai apropiate aeroporturi spaniole, timpul cel mai scurt pentru a ajunge la acestea este de aproximativ două ore pe cale rutieră și, prin urmare, nu constituie alternative valabile la aeroportul din Pau.

(554) Astfel, reiese că, în ciuda existenței unor mijloace de transport alternative în raport cu transportul aerian cu plecare de pe aeroportul din Pau și în ciuda proximității aeroportului din Tarbes, subvențiile pentru investiții din 2004 și din 2009 au contribuit la îmbunătățirea accesibilității regiunii, precum și la dezvoltarea economică regională.

8.2.3.2. ***Infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit***

(555) Astfel cum se menționează în considerentul 546, lucrările finanțate din subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 nu au condus la creșterea semnificativă a capacității, ci urmăreau doar să asigure întreținerea infrastructurii astfel încât să poată primi în continuare traficul de care a beneficiat până la momentul respectiv, precum și să permită o mai bună gestionare a perioadelor de vârf.

(556) Prin urmare, aceste investiții nu au depășit cadrul a ceea ce era necesar pentru ca aeroportul să poată primi în continuare traficul de până la acel moment, în condiții bune, inclusiv în perioadele de vârf. Aceste investiții erau, așadar, necesare și proporționale cu obiectivul stabilit.

8.2.3.3. ***Infrastructura oferă perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu***

(557) Trebuie remarcat faptul că între 2000 și 2009, volumul traficului de pe aeroportul din Pau a variat între aproximativ 580 000 și 820 000 pasageri pe an, cu un nivel maxim de 820 000 de pasageri atins în 2008. În perioada 2000-2009, doar în anul 2002 traficul a fost mai mic de 600 000 de pasageri. În acel an, s-a realizat însă un nivel apropiat de acest prag (și anume 580 000). Având în vedere traficul destul de variabil, dar aproape întotdeauna de peste 600 000 de pasageri pe an, ținând seama totodată de prezența stabilă a companiei Air France, transportatorul care reprezintă cea mai mare parte a traficului, precum și de existența unui trafic semnificativ în scop de afaceri, CCIPB putea, așadar, în 2004, dar și în 2009, să se bazeze pe niște perspective importante de utilizare, cel puțin egale cu nivelul de activitate de bază al aeroportului, și anume aproximativ 600 000 de pasageri pe an.

(558) Aceste perspective erau de natură să justifice investițiile pentru întreținerea infrastructurii, astfel încât să poată primi în continuare traficul de care beneficiase până la acel moment și să facă față perioadelor de vârf, fără să conducă totuși la o creștere semnificativă a capacității. În acest sens, ar trebui reamintit faptul că lucrările la calea de rulare, finanțate din subvenția din 2004, urmăreau alinierea la standardele din domeniu pentru a gestiona mai bine perioadele de vârf. În plus, în ceea ce privește lucrările de refacere a pistei și a balizajului, efectuate în 2009, era vorba de o refacere identică, întrucât nu au existat o creștere a capacității platformelor, o extindere a pistei pentru a putea primi aeronave mai performante sau o îmbunătățire a minimelor de operare în condiții de vizibilitate redusă. Durata de viață a acestor echipamente este de 10-15 ani, iar cele deja existente au fost instalate cu 16 până la 19 ani înainte de efectuarea lucrărilor. Subvenția pentru investiții din 2009, a constat, așadar, într-o simplă reînnoire a investițiilor care ajunseseră la sfârșitul duratei lor de viață economică.

(559) În concluzie, infrastructurile renovate astfel ofereau deci perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu la momentul acordării subvențiilor de investiții.

8.2.3.4. ***Accesul la infrastructură în mod egal și nediscriminatoriu***

(560) Aeroportul din Pau se adresează diferitelor companii care doresc să îl utilizeze fără nicio restricție specifică. Accesul la această infrastructură este oferit în mod egal și nediscriminatoriu în sensul Orientărilor din 2005.

8.2.3.5. ***Neafectarea schimburilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun***

(561) Astfel cum s-a arătat mai sus, aeroportul din Pau este situat la o distanță de 50 km de aeroportul din Tarbes și de 100 km de aeroportul din Biarritz. Este puțin probabil ca aeroportul din Biarritz, având în vedere distanța între acesta și aeroportul din Pau, să fie considerat o alternativă valabilă la acesta din urmă de un număr semnificativ de pasageri. Prin urmare, este puțin probabil că acesta să fi fost afectat într-o măsură semnificativă de ajutoarele primite de aeroportul din Pau.

(562) În schimb, aeroportul din Tarbes se află destul de aproape de cel din Pau, la 50 km distanță și la mai puțin de 40 de minute cu mașina. În consecință, la prima vedere, este probabil ca activitatea sa să fi suferit un impact semnificativ ca urmare a acordării subvențiilor pentru investiții din 2004 și 2009.

(563) Cu toate acestea, există o serie de elemente care să diminueze importanța acestei observații. În primul rând, aeroportul din Pau este un aeroport vechi, care primește zboruri regulate de mai multe decenii. Subvențiile pentru investiții care fac obiectul prezentei analize sunt ajutoare punctuale, destul de îndepărtate în timp și limitate în special la finanțarea lucrărilor necesare pentru întreținerea infrastructurii, astfel încât să poată primi în continuare traficul pe care îl primea până la acel moment. Acestea nu au fost utilizate pentru a sprijini creșterea semnificativă a capacității. Astfel, impactul principal al subvențiile pentru investiții în cauză asupra aeroportului din Tarbes a fost întreținerea unui aeroport relativ apropiat și prezent de mai multă vreme, în măsura în care, în lipsa acestor subvenții, aeroportul din Pau nu ar fi putut să își continue activitățile sau acest lucru ar fi fost posibil doar în condiții degradate. În schimb, aceste subvenții nu au condus la crearea de noi capacități care să intre în concurență cu aeroportul din Tarbes.

(564) În plus, subvențiile pentru investiții în cauză nu sunt ajutoare de exploatare care finanțează un deficit cronic de operare. Astfel de ajutoare de exploatare nu au fost identificate în prezentul caz, acesta referindu-se doar la ajutoarele pentru investiții.

(565) În plus, astfel cum s-a explicat mai sus, aeroporturile din Pau și Tarbes deservesc segmente de piață destul de diferite. Traficul aeroportului din Tarbes este reprezentat cu preponderență de zborurile tip charter orientate în principal către situl religios de la Lourdes, zborurile internaționale având o pondere semnificativă în cadrul acestora ([135]).

(566) Spre deosebire de aeroportul din Tarbes, cel din Pau se caracterizează mai ales printr-un trafic semnificativ în scop de afaceri, marcat de o pondere relativ ridicată a traficului intern în raport cu traficul total, realizat de companiile Air France și Régional, în special pe ruta Pau-Paris. Într-adevăr, așa cum s-a menționat în considerentul 547, traficul de afaceri reprezintă între 60 % și 70 % din volumul total al traficului aferent aeroportului din Pau, Pau fiind al treilea centru economic din Grand Sud-Ouest, alături de bazinele Lacq și Oloron. Astfel, aeroporturile din Pau și Tarbes sunt orientate către segmente de piață diferite. O închidere a aeroportului din Pau sau o deteriorare a condițiilor sale de funcționare nu ar implica neapărat o redirecționare automată a traficului către Tarbes și vice-versa.

(567) Analiza comparată a evoluției traficului aferent aeroporturilor din Pau, Tarbes și Biarritz, ilustrată în tabelul 14, arată că variațiile traficului în aceste aeroporturi nu sunt corelate în mod clar:

([135]) Potrivit site-ului aeroportului: „Datorită unui volum de la 400 000 până la 450 000 pasageri în medie par an, acesta este al doilea aeroport din regiunea Midi-Pyrénées. Se caracterizează printr-o activitate în care predomină traficul de tip charter ca urmare a prezenței în imediata apropiere a Orașului Marial Lourdes. Aproximativ 50 de companii aeriene diferite deservesc în fiecare an peste 80 de destinații din Europa și din întreaga lume.” A se vedea: http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297.

Tabelul 14

Evoluția comparată a traficului aferent aeroporturilor Pau, Biarritz și Tarbes exprimată în mii de pasageri

Aerodrom	Tip de trafic	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarbes	Trafic intern cu excepția low-cost	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Trafic Ryanair	1							1	13	7	41
	Alte low-cost și chartere	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Total	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Pau	Trafic intern cu excepția low-cost	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Trafic Ryanair			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Alte low-cost					1	25	33	25	11	5	9
	Chartere	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Total	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarritz	Trafic intern cu excepția low-cost	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Trafic Ryanair	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Alte low-cost					6	6	12	170	176	186	195
	Chartere	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) Acest tabel arată, de exemplu, că deschiderea de către Ryanair, în 2003, de noi rute pe aeroportul din Pau nu a avut niciun impact asupra traficului aferent rutelor deservite pe aeroportul din Biarritz. În plus, potrivit autorităților franceze, nici închiderea rutelor operate de Ryanair pe aeroportul din Pau nu a implicat o redirecționare semnificativă a traficului pe aeroportul din Biarritz.

(569) Pe de altă parte, potrivit tabelului de mai sus, creșterea traficului de la 585 000 la 761 000 de pasageri pe an observată la Pau între 2002 și 2007 nu a dus la o reducere semnificativă a traficului aferent aeroportului din Tarbes care a rămas la un volum stabil de aproximativ 400 000 de pasageri pe an. În plus, închiderea rutelor operate de Ryanair pe aeroportul din Pau nu a generat un transfer proporțional sau semnificativ către aeroportul din Tarbes în 2011.

(570) În fine, nu s-au înregistrat, ca urmare a acordării subvențiilor pentru investiții în cauză, mișcări semnificative ale unor companii aeriene care să părăsească aeroportul din Tarbes pentru aeroportul din Pau sau care să închidă rutele cu plecare din Tarbes pentru a deschide rute către aceleași destinații, dar cu plecare din Pau. În schimb, se observă că Air France, care reprezintă un procent semnificativ din traficul de la Pau, este prezentă simultan pe ambele aeroporturi. Compania Ryanair a fost, la rândul său, prezentă simultan pe ambele aeroporturi înainte de a părăsi Pau pentru a se instala la Tarbes.

(571) Nu s-ar putea deduce din aceste observații că faptul că subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 au permis menținerea activității și buna funcționare a aeroportului din Pau nu a avut niciun impact asupra aeroportului din Tarbes. Proximitatea celor două aeroporturi arată că un astfel de impact a existat realmente, în sensul că aeroportul din Tarbes ar fi putut avea un trafic mai intens în cazul în care subvențiile pentru investiții nu ar fi fost acordate, iar activitatea aeroportului din Pau ar fi trebuit să fie redusă în consecință, ba chiar oprită complet. Observațiile de mai sus arată doar faptul că nu există o corelație evidentă între activitățile celor două aeroporturi, confirmând concluzia potrivit căreia cele două aeroporturi sunt substitute imperfecte unul pentru celălalt, fiind orientate către segmente de piață diferite și că, în consecință, subvențiile în cauză au avut un impact limitat asupra concurenței între cele două aeroporturi învecinate.

(572) Luând în considerare toate aceste aspecte pozitive și negative generate de subvențiile în cauză în mod global, Comisia consideră că subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 nu au afectat schimburile comerciale într-o măsură contrară interesului comun.

8.2.3.6. ***Necesitatea și proporționalitatea ajutoarelor***

(573) Astfel cum se menționează în considerentul 543, subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 reprezintă intensități ridicate de 62 % și, respectiv, 88 %. Cu toate acestea, elementele disponibile indică faptul că aceste ajutoare pot fi considerate necesare și proporționale, în sensul că CCIPB nu ar fi putut să finanțeze investițiile în cauză în absența acestor ajutoare și nu ar fi putut să aducă o contribuție mult mai mare decât cea pe care a avut-o.

(574) Tabelul următor prezintă un rezumat al contului de profit și pierdere al aeroportului din Pau pentru perioada 2000-2012, precum și al capacității acestuia de autofinanțare („CAF"). Aceasta din urmă reprezintă cuantumul din rezultatul net și din cheltuieli care nu implică fluxuri de trezorerie (în principal cheltuieli cu amortizarea și provizioane pentru riscuri și cheltuieli). CAF reprezintă sumele generate de activitatea unei întreprinderi care sunt disponibile pentru a finanța investițiile, fondul de rulment, rambursările de împrumuturi, economiile sau dividendele plătite acționarilor.

Tabelul 15

Rezultatul net și capacitate de autofinanțare a aeroportului din Pau

(mii EUR)

Anii	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Încasări	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cheltuieli	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezultat net contabil	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(mii EUR)

Anii	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
CAF	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: documente furnizate de Franța

(575) Acest tabel arată că aeroportul a acumulat constant pierderi între 2003 și 2011 inclusiv. Pierderile au ajuns la aproape un milion EUR în 2009. În plus, CAF a aeroportului a variat între […] și […] EUR pe an în cursul acestei perioade. În 2005, anul în care s-a efectuat plata subvenției pentru investiții din 2004, CAF se situa la doar […] EUR, adică la un nivel foarte modest în comparație cu costurile lucrărilor efectuate la calea de rulare (2,6 milioane EUR). În 2009 și 2010, anii în care s-a efectuat plata subvenției pentru investiții din 2009, aceasta era de […] și, respectiv, de […] EUR. Ambele sume, chiar adunate, sunt cu mult sub costurile refacerii pistei și a balizajului (4,7 milioane EUR). Resursele provenite din activitatea aeroportului erau, așadar, insuficiente pentru a putea contribui în mod semnificativ la finanțarea acestor investiții.

(576) Datele disponibile arată că rezultatul bugetar al aeroportului după efectuarea investițiilor, dar înainte de plata subvențiilor pentru investiții, era de […] euro în 2005, anul în care s-au realizat lucrările la calea de rulare, și de […] euro în 2009, anul în care s-a realizat cea mai mare parte a lucrărilor de refacere a pistei și a balizajului. Aceste date trebuie comparate cu rezultatele nete ale aeroportului după primirea subvențiilor, și anume […] EUR în 2005 și […] EUR în 2009. Astfel, finanțarea tuturor investițiilor respective sau a unei părți semnificative a acestora din resursele proprii ale aeroportului ar fi crescut în mare măsură pierderile acestuia, care erau deja considerabile.

(577) Pe de altă parte, având în vedere pierderile realizate pe o perioadă lungă de timp, este puțin probabil ca CCIPB să fi putut să finanțeze o parte semnificativă a investițiilor în cauză printr-o creștere a gradului său de îndatorare, care se ridica la aproximativ […] EUR în 2005 și la […] euro în 2009.

(578) Astfel, subvențiile din 2004 și 2009 au fost necesare pentru a realiza investițiile pe care le-au finanțat. Cu alte cuvinte, ele au un efect de stimulare deoarece CCIPB nu ar fi întreprins astfel de investiții fără aceste subvenții. În plus, acestea respectă principiul proporționalității deoarece CCIPB nu și-ar fi putut mări contribuția la finanțarea acestor investiții în mod semnificativ.

8.2.3.7. ***Concluzie privind subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009***

(579) Din motivele explicate în considerentele 537-578, Comisia consideră că subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 sunt ajutoare compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(580) Această concluzie se bazează pe criteriile prevăzute de Orientările din 2005 privind ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor. Aceasta nu aduce atingere niciunei evaluări a unor posibile viitoare de ajutoare pentru investiții în favoarea aeroportului din Pau pe care Comisia ar putea să o efectueze în viitor în temeiul noilor orientări.

9. **CONCLUZII**

(581) Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată că autoritățile franceze au pus în aplicare în mod ilegal subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009, cu încălcarea dispozițiilor articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ([136]). Cu toate acestea, subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009 sunt ajutoare compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(582) Subvențiile care figurează în primele două rânduri din tabelul 3, care au finanțat atribuții de autoritate publică nu constituie ajutoare de stat.

(583) Celelalte subvenții care figurează în tabelul 3 au fost acordate organismului de administrare a aeroportului din Pau înainte de 12 decembrie 2000. În consecință, acestea nu intră sub incidența prezentei decizii ([137]).

([136]) A se vedea considerentul 536.
([137]) A se vedea considerentele 489 și 490.

(584) În plus, Comisia constată că diferitele contracte de servicii aeroportuare și de marketing încheiate între CCIPB și Ryanair, AMS și Transavia, care fac obiectul procedurii oficiale de investigare implică acordarea de ajutoare de stat, care au fost puse în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE și care sunt incompatibile cu piața internă.

Recuperarea

(585) În conformitate cu jurisprudența constantă a Curții de Justiție, atunci când Comisia constată că un ajutor este incompatibil cu piața internă, Comisia are competența de a obliga statul membru în cauză să anuleze sau să modifice ajutorul respectiv ([138]).

(586) În conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ([139]), „Atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar (denumită în continuare «decizie de recuperare»). Comisia nu solicită recuperarea ajutorului în cazul în care aceasta ar contraveni unui principiu general de drept comunitar." În conformitate cu jurisprudența constantă a Curții, în cazul în care ajutoarele sunt considerate de Comisie ca fiind incompatibile cu piața internă, obligația impusă statului are drept obiectiv restabilirea situației existente anterior ([140]). În acest sens, Curtea consideră că obiectivul este îndeplinit odată cu rambursarea de către beneficiari a sumelor acordate în mod ilegal sub formă de ajutor, pierzând astfel avantajul pe care l-au avut față de ceilalți concurenți de pe piață. În acest mod, situația anterioară plății ajutorului este restabilită ([141]).

(587) În speță, rezultă că niciun principiu general de drept al Uniunii nu contravine recuperării ajutoarelor ilegale și incompatibile identificate în limitele prevăzute de prezenta decizie. În special, nici autoritățile franceze, nici părțile terțe interesate nu au prezentat argumente în acest sens.

(588) Prin urmare, autoritățile franceze trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a recupera de la Ryanair, AMS și Transavia ajutoarele acordate în mod ilegal prin intermediul contractelor în cauză.

(589) Sumele aferente ajutoarelor care trebuie recuperate pentru fiecare contract și act adițional trebuie stabilite după cum urmează. Trebuie să se considere că fiecare tranzacție analizată (constând, după caz, dintr-un contract de servicii aeroportuare și un contract de servicii de marketing) a condus la o anumită valoare anuală a ajutorului ([142]) pentru fiecare an în care au fost aplicate contractele care constituie tranzacția. Fiecare dintre aceste valori se calculează plecând de la partea negativă a fluxului incremental preconizat (venituri minus costuri) la momentul încheierii tranzacției, care se regăsește în tabelele 7 și 12. În fapt, aceste valori corespund sumelor a căror deducere din suma aferentă serviciilor de marketing ar fi trebuit prevăzută în fiecare an (sau care ar fi trebuit adăugate tarifelor de aeroport și tarifelor pentru serviciile de handling la sol percepute companiilor aeriene) pentru ca valoarea actualizată netă a contractului să fie pozitivă, cu alte cuvinte pentru ca acesta să fie conform cu principiul operatorului în economia de piață.

(590) Pentru a ține seama de avantajul primit efectiv de compania aeriană și de filialele sale în temeiul contractelor, sumele menționate în considerentul anterior vor putea fi ajustate, pentru a susține elementele de probă furnizate de autoritățile franceze, în funcție de: (i) diferența dintre, pe de o parte, plățile efective, astfel cum au fost constatate *ex post*, care au fost efectuate de către compania aeriană pentru tariful de aterizare, tariful de pasageri și pentru serviciile

([138]) Hotărârea Curții din 12 iulie 1973, *Comisia/Germania* (C-70/72, Rec.1973, p. 00813), punctul 13.
([139]) Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE, (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).
([140]) Hotărârea Curții din 14 septembrie 1994, Spania/Comisia (C-278/92, C - 279/92 și C-280/92, Rec. 1994 p. I-4103) punctul 75.
([141]) Hotărârea Curții din 17 iunie 1999, Belgia/Comisia, (C-75/97, Rec. 1999, p. I-03671), punctele 64-65.
([142]) După cum s-a explicat în cadrul analizei privind existența unui avantaj economic în cadrul diverselor contracte, ajutorul rezultă din fluxuri bidirecționale între CCIPB și Ryanair sau Ryanair/AMS. Aceste fluxuri au frecvențe diferite și, în unele cazuri, sunt fluxuri continue sau au niște frecvențe ale plății care nu pot fi prevăzute cu precizie la momentul încheierii contractelor. Acest lucru este valabil pentru plata tarifelor de aeroport. Or, atunci când se analizează existența unui avantaj economic, sunt luate în considerare fluxurile incrementale preconizate. Din planul de afaceri Transavia și din propunerile de reconstrucție a unor planuri de afaceri incrementale prezentate de autoritățile franceze rezultă că, în prezentul caz, comportamentul unui operator în economia de piață rezonabil ar fi constat în a stabili fluxurile incrementale preconizate aferente diferitelor contracte pe o bază anuală. Prin urmare, este logic ca sumele aferente ajutoarelor care rezultă din diferitele contracte încheiate să fie stabilite, la rândul lor, pe o bază anuală. În fapt, aceste sume aferente ajutoarelor corespund sumelor pe care, în momentul negocierii contractelor, un operator în economia de piață le-ar fi cerut companiilor Ryanair/AMS sub forma unei plăți anuale, în plus față de tarifele de aeroport și tarifele pentru serviciile de handling la sol, toate celelalte elemente rămânând neschimbate (cum ar fi plățile pentru serviciile de marketing), pentru a face contractul rentabil.

de handling la sol în temeiul contractului de servicii aeroportuare și, pe de altă parte, fluxurile preconizate (*ex ante*) care corespund rubricilor bugetare aferente veniturilor și care sunt menționate în tabelele 7 și 12; (ii) diferența dintre, pe de o parte, plățile reale pentru serviciile de marketing, astfel cum au fost constatate *ex post*, care au fost efectuate către compania aeriană sau filialele acesteia în temeiul contractului de servicii de marketing și, pe de altă parte, costurile estimate (*ex ante*) pentru serviciile de marketing, astfel cum sunt menționate în tabelele 7-12

(591) În plus, Comisia consideră că avantajul efectiv pe care l-a primit compania aeriană se limitează la durata efectivă a contractului în cauză. În fapt, după rezilierea fiecărui contract, Ryanair/AMS nu a primit plăți în temeiul acestor contracte, și nu a beneficiat de acces la infrastructura aeroportuară și la serviciile de handling la sol în temeiul respectivelor contracte. În consecință, sumele aferente ajutorului calculate în conformitate cu indicațiile de mai sus și legate de un anumit contract se reduc la zero pentru anii în care contractul a încetat să se mai aplice (printre altele, ca urmare a rezilierii anticipate prin acordul părților).

(592) În consecință, sumele aferente ajutorului care trebuie să fie recuperate de la Ryanair și AMS pentru anumite contracte care nu au expirat trebuie reduse la zero pentru perioada cuprinsă între data expirării efective a contractului și data expirării prevăzută la încheierea contractului. Această regulă se aplică și contractelor din 28 ianuarie 2003, 30 iunie 2005 și 25 septembrie 2007, precum și celor două acte adiționale la ultimele două contracte.

(593) Tabelul 16 prezintă informații privind valorile pe baza cărora se calculează sumele care trebuie recuperate. Aceste sume sunt alcătuite din părțile negative ale fluxurilor incrementale (venituri minus costuri) stabilite în contextul aplicării principiului operatorului în economia de piață, cu efectuarea unor reduceri în cazul contractele companiilor Ryanair și AMS pentru anii în care acestea nu ajunseseră încă la scadență ([143]).

([143]) În ceea ce privește contractul referitor la ruta Pau-Londra din 28 ianuarie 2003 având în vedere expirarea efectivă a acestuia la 30 iunie 2005, sumele aferente ajutorului primite în temeiul acestui contract sunt stabilite la zero pentru anii 2006-2008 inclusiv. Pentru anul 2005, valoarea ajutorului corespunde părții negative a fluxului incremental preconizat calculat pentru 2005, ajustat cu un factor corespunzător perioadei din anul 2005 în cursul căreia contractul a fost aplicat efectiv. Același raționament a fost aplicat în cazul contractelor din 30 iunie 2005, care au încetat efectiv să se mai aplice la 1 ianuarie 2009 (ca urmare a actului adițional din 16 iunie 2009). Acest raționament a fost, de asemenea, aplicat pentru același act adițional din 16 iunie 2009, pentru contractul din 25 septembrie 2007 și actul adițional din 16 iunie 2009 de modificare a acestuia, care au încetat efectiv să se mai aplice la 30 martie 2010, data intrării în vigoare a noului contract referitor la rutele spre Londra, Charleroi și Beauvais. Cu toate acestea, sumele din tabelul 16 pot fi ajustate pentru a calcula sumele care trebuie să fie recuperate, a se vedea considerentul 589.

Tabelul 16

Informații privind sumele care trebuie să fie recuperate

(mii EUR)

Identitatea beneficiarului	Acorduri	Valoarea orientativă a ajutorului primit în temeiul a diferite contracte încheiate (EUR) [1]									Valoarea orientativă a ajutorului de recuperat (în EUR) (principalul)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Londra – 28 ianuarie 2003	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]							[300 000-599 999]
Ryanair/AMS	Londra – 30 iunie 2005			[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]				
	Actul adițional din 16 iunie 2009 la contractul din 30 iunie 2005 (Londra)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Charleroi – 25 septembrie 2007					[0-99 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[0-99 999]		
	Actul adițional din 16 iunie 2009 la contractul din 25 septembrie 2007 (Charleroi)							[0-99 999]	[0-99 999]		
	Bristol, 17 și 31 martie 2008						[0-99 999]				
	Bristol – 16 iunie 2009							[0-99 999]			
	Londra, Charleroi & Beauvais – 28 ianuarie 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	Amsterdam – 23 ianuarie 2006				[100 000-299 999]	[100 000-299 999]	[100 000-299 999]				[300 000-599 999]

[1] În ceea ce privește calcularea dobânzilor, se consideră că plata ajutorului a fost efectuată în ziua de 31 decembrie a anului în cauză. A se vedea considerentul 597.

(594) Astfel cum s-a explicat în considerentul 290, Comisia consideră că, în sensul aplicării normelor privind ajutoarele de stat, Ryanair și AMS constituie o singură entitate economică și că contractele de servicii de marketing și contractele de servicii aeroportuare încheiate simultan trebuie să fie considerate ca fiind una și aceeași tranzacție între această entitate și CCIPB. Prin urmare, Comisia consideră că Ryanair și AMS au răspundere solidară cu privire la rambursarea totală a ajutoarelor primite prin intermediul contractelor încheiate în perioada 2005-2010, pentru o valoare orientativă de [1 500 000- 2 199 999] milioane EUR în capital. În schimb, doar Ryanair este responsabilă de rambursarea ajutorului inerent contractului din 28 ianuarie 2003, cu o valoare orientativă de [300 000-599 999] EUR în capital, întrucât acest contract unic a fost încheiat direct între CCIPB și Ryanair, fără implicarea societății AMS în această tranzacție.

(595) Ajutorul plătit efectiv din 2006 până în 2009 în temeiul contractului de servicii aeroportuare și de marketing încheiat la 26 ianuarie 2006 între CCIPB și Transavia are o valoare orientativă de [300 000-599 999] EUR.

(596) Autoritățile franceze trebuie să recupereze sumele menționate în termen de 4 luni de la data notificării prezentei decizii.

(597) De asemenea, autoritățile franceze trebuie să adauge la suma aferentă ajutorului dobânzile de recuperare, calculate începând din data la care ajutorul în cauză a fost pus la dispoziția întreprinderii, și anume de la fiecare dată efectivă de plată a ajutoarelor până la recuperarea efectivă a ajutorului ([144]), în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ([145]). Având în vedere că, în prezentul caz, fluxurile care compun aceste ajutoare sunt complexe și au loc la mai multe date din cursul anului, fiind chiar continue pentru anumite categorii de venituri, Comisia consideră că este acceptabil pentru calcularea dobânzilor de recuperare să se considere că momentul plății ajutoarelor în cauză se situează la sfârșitul anului, și anume la data de 31 decembrie a fiecărui an în cauză.

(598) În conformitate cu jurisprudența, atunci când un stat membru întâmpină dificultăți neprevăzute sau circumstanțe care nu au fost avute în vedere de Comisie, aceste probleme pot fi aduse la cunoștința Comisiei, împreună cu propuneri pentru modificări adecvate, astfel încât acestea să fie evaluate de către Comisie. În acest caz, Comisia și statul membru vor colabora cu bună-credință în vederea soluționării dificultăților, respectând în totalitate dispozițiile ([146]) TFUE.

(599) Comisia invită autoritățile franceze să îi transmită orice problemă întâmpinată în punerea în aplicare a prezentei decizii.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Ajutorul de stat acordat în mod ilegal de autoritățile franceze în favoarea Ryanair, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul contractului de servicii aeroportuare și de servicii de marketing încheiat la 28 ianuarie 2003 de Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn cu Ryanair cu privire la ruta Pau-Londra Stansted este incompatibil cu piața internă.

(2) Următoarele măsuri, care implică ajutoare de stat, au fost acordate în comun în mod ilegal de Franța în favoarea societăților Ryanair și Airport Marketing Services, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, și sunt incompatibile cu piața internă:

(a) contractul de servicii aeroportuare încheiat la 30 iunie 2005 de Camera de Comerț și Industrie din de Pau-Béarn cu Ryanair și contractul de servicii de marketing încheiat în aceeași zi de către Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn cu Airport Marketing Services, cu privire la ruta Pau-Londra Stansted;

(b) actul adițional din 16 iunie 2009 la contractul de servicii de marketing încheiat la 30 iunie 2005 de Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn cu Airport Marketing Services, cu privire la ruta Pau-Londra Stansted;

(c) scrisoarea din partea Camerei de Comerț și Industrie din Pau-Béarn către Ryanair din 25 septembrie 2007 prin care a avut loc extinderea la ruta Pau-Charleroi a clauzelor contractului de servicii aeroportuare încheiat la 30 iunie 2005 între Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn și Airport Marketing Services și contractul de servicii de marketing încheiat în aceeași zi între Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn și Airport Marketing Services;

([144]) A se vedea articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul nr. 659/99 (menționat anterior).
([145]) Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE, JO L 140, 30.4.2004, p. 1.
([146]) A se vedea, de exemplu, Hotărârea în cauza C-94/87, Comisia/Republica Federală Germania, EBHT 1989, p. 175, punctul 9, precum și Hotărârea în cauza C-348/93, Comisia/Republica Italiană, EBHT 1995, p. 673, punctul 17.

(d) actul adițional din 16 iunie 2009 la contractul de servicii de marketing încheiat la 25 septembrie 2007 între Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn și Airport Marketing Services;

(e) scrisoarea din partea Camerei de Comerț și Industrie din Pau-Béarn către Ryanair din 17 martie 2008 prin care a avut loc extinderea la ruta Pau-Bristol a clauzelor contractului de servicii aeroportuare încheiat la 30 iunie 2005 între Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn și Ryanair și contractul de servicii de marketing încheiat la 31 martie 2008 între Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn și Airport Marketing Services cu privire la aceeași rută;

(f) scrisoarea din partea Camerei de Comerț și Industrie din Pau-Béarn către Ryanair din 16 iunie 2009 prin care a avut loc extinderea la ruta Pau-Bristol a clauzelor contractului de servicii aeroportuare încheiat la 30 iunie 2005 între Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn și Ryanair și contractul de servicii de marketing încheiat în aceeași zi între Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn și Airport Marketing Services cu privire la aceeași rută;

(g) contractul de servicii de marketing încheiat la 28 ianuarie 2010 de Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn cu Airport Marketing Services cu privire la rutele Pau-Londra, Pau-Charleroi și Pau-Beauvais și contractul de servicii aeroportuare „implicit" identificat ([147]).

(3) Ajutorul de stat acordat în mod ilegal de autoritățile franceze în favoarea companiei Transavia, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul contractului de servicii aeroportuare și de marketing încheiat la 23 ianuarie 2006 între Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn și Transavia, este incompatibil cu piața internă.

Articolul 2

(1) Subvențiile pentru investiții din 2004 și 2009, puse în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Pau-Béarn, în valoare de 5,8 milioane EUR, constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și au fost acordate de către autoritățile franceze, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(2) Ajutoarele menționate la alineatul (1) din prezentul articol constituie ajutoare de stat compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 3

(1) Autoritățile franceze trebuie să obțină rambursarea de către beneficiari a ajutoarelor menționate la articolul 1.

(2) Sumele de recuperat generează dobândă de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor și până la momentul recuperării lor efective.

(3) Dobânzile sunt calculate pe o bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 și cu Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei ([148]) de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004.

(4) Autoritățile franceze anulează toate plățile neefectuate încă din cadrul ajutorului menționat la articolul 1 începând cu data adoptării prezentei decizii.

Articolul 4

(1) Recuperarea ajutoarelor menționate la articolul 1 este imediată și efectivă.

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

Articolul 5

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, autoritățile franceze transmit Comisiei următoarele informații:

(a) sumele aferente ajutoarelor care trebuie recuperate în temeiul articolului 3;

(b) calculul dobânzilor de recuperare;

([147]) A se vedea considerentul 286.

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

(c) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor prevăzute pentru conformarea cu prezenta decizie;

(d) documentele care atestă că beneficiarii au fost somați să ramburseze ajutoarele.

(2) Autoritățile franceze informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei decizii până la recuperarea completă a ajutoarelor menționate la articolul 1. Acestea transmit imediat, la solicitarea Comisiei, informațiile privind măsurile care au fost deja adoptate și cele planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. Acestea furnizează, de asemenea, informații detaliate privind valoarea ajutoarelor și dobânzile pe care le-au recuperat deja de la beneficiari.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 23 iulie 2014.

Pentru Comisie

Joaquín ALMUNIA

Vicepreședinte