DECISÕES

DECISÃO (UE) 2023/1683 DA COMISSÃO

de 26 de julho de 2022

relativa à medida SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) executada pela França a favor do operador do aeroporto de La Rochelle e de certas companhias aéreas que operam no referido aeroporto

[notificada com o número C(2023) 5145]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

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

Considerando o seguinte:

1. **PROCEDIMENTO**

(1) Por cartas de 28 de julho, 20 de setembro, 22 de setembro, 23 de setembro, 1 de outubro, 21 de outubro e 20 de novembro de 2008, a Comissão recebeu denúncias por parte de vários cidadãos relativamente aos benefícios de que a companhia aérea Ryanair beneficiaria no aeroporto de La Rochelle- Île de Ré (doravante «o aeroporto»), bem como a contribuições financeiras de que o aeroporto teria sido beneficiário. As denúncias fazem referência ao relatório de observações finais do Tribunal Regional de Contas de Poitou-Charentes (*Chambre Régionale des Comptes Poitou-Charentes* — doravante «CRC») de 13 de maio de 2008 (doravante «relatório do CRC») sobre a gestão da Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle (doravante «CCI»).

(2) Por carta de 17 de março de 2009, a Comissão enviou às autoridades francesas uma versão não confidencial das denúncias, tendo-as igualmente convidado a apresentar as suas observações sobre as medidas denunciadas. Esta carta foi enviada novamente pela Comissão em 25 de maio de 2011. Por carta de 20 de junho de 2011, as autoridades francesas solicitaram a prorrogação do prazo de resposta que lhes havia sido estipulado para 26 de julho de 2011, prazo que a Comissão aceitou por carta de 21 de junho de 2011. As autoridades francesas pediram nova prorrogação do prazo até 26 de agosto de 2011, prazo que, uma vez mais, a Comissão aceitou por carta de 28 de julho de 2011. As autoridades francesas transmitiram finalmente os elementos de resposta solicitados por carta de 30 de agosto de 2011.

([1]) Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser os artigos 107.º e 108.º, respetivamente, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Os dois conjuntos de disposições são substancialmente idênticos. Para efeitos da presente decisão, as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE devem ser entendidas, sempre que for o caso, como referências aos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE. O TFUE também introduziu algumas alterações terminológicas, como a substituição de «Comunidade» por «União», de «mercado comum» por «mercado interno» e de «Tribunal de Primeira Instância» por «Tribunal Geral». Na presente decisão utiliza-se a terminologia do TFUE.

([2]) JO C 130 de 4.5.2012, p. 10 e JO C 113 de 15.4.2014, p. 30.

(3) Por carta de 11 de abril de 2011, a Comissão solicitou informações complementares à Ryanair que respondeu por carta de 22 de julho de 2011. A Comissão transmitiu essas observações à França, para que esta as comentasse, por carta de 14 de outubro de 2011. Na ausência de resposta, a Comissão enviou uma carta de insistência em 16 de novembro de 2011. Por carta de 21 de novembro de 2011, as autoridades francesas informaram a Comissão de que não tencionavam apresentar quaisquer comentários em resposta às observações.

(4) Por carta de 8 de fevereiro de 2012, a Comissão notificou à França a sua decisão de dar início ao procedimento («decisão de início do procedimento»), nos termos do artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), relativamente aos auxílios eventualmente concedidos pela CCI em benefício das companhias aéreas Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet e Buzz.

(5) Por carta de 22 de fevereiro de 2012, a Comissão solicitou informações complementares à França. Por carta de 12 de março de 2012, a França solicitou que lhe fosse concedido um prazo suplementar para responder aos pedidos de informações complementares formulados na decisão de início do procedimento e à carta de 22 de fevereiro de 2012. A França transmitiu, em 13 de abril de 2012, as suas observações, bem como as informações e os documentos solicitados pela Comissão na decisão de início do procedimento. Perante as informações em falta, a Comissão enviou-lhe uma carta de insistência em 19 de abril de 2012. As autoridades francesas transmitiram finalmente os elementos de resposta por correio de 27 de abril de 2012.

(6) Em 16 de abril de 2012, a Ryanair fez chegar à Comissão observações sobre outros processos em que era visada e pediu à Comissão que tivesse em conta essas observações em relação a todos os processos de auxílios estatais na qual está envolvida.

(7) A decisão da Comissão foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([3]) em 4 de maio de 2012. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas em causa no prazo de um mês a contar da data de publicação.

(8) A Comissão solicitou novamente informações complementares à França por correio de 16 de julho de 2012. A França respondeu por carta de 16 de agosto de 2012 (e a sua retificação de 5 de setembro de 2012).

(9) A Comissão recebeu observações das partes interessadas. A CCI apresentou observações em 24 de julho de 2012. Em 1 de junho de 2012, a filial da Ryanair, a Airport Marketing Services (doravante «AMS»), apresentou observações. De igual modo, a Ryanair apresentou um conjunto de observações e de relatórios de análise económica elaborados por uma empresa de análises económicas (Oxera) em 1 de junho de 2012, 3 de junho de 2013, 3 de fevereiro de 2014 e 10 de abril de 2015.

(10) A Comissão recebeu igualmente observações de diversos outros terceiros interessados, de entre os quais entidades públicas ([4]), empresas ([5]), associações ([6]) e particulares.

(11) Por outro lado, a Ryanair apresentou uma série de observações gerais e comuns a vários processos relativos a auxílios estatais instaurados pela Comissão e nos quais era visada em 11 de abril de 2013, 23 de dezembro de 2013, 9 de janeiro de 2014, 31 de janeiro de 2014, 7 de fevereiro de 2014, 28 de março de 2014, 27 de janeiro de 2015, 7 de dezembro de 2015 e 1 de abril de 2019. A Ryanair apresentou igualmente relatórios de análise económica preparados pela Oxera relativos a vários processos de auxílios estatais que visavam a Ryanair, em 15 de setembro de 2014 e 29 de setembro de 2014.

([3]) JO C 130 de 4.5.2012, p. 10.

([4]) Conselheiros do Comércio Externo (30.5.2012), Departamento de Charente-Maritime (8.6.2012), Posto de Turismo de La Rochelle (4.6.2012), CCI Poitou-Charentes (1.6.2012), CCI Angoulême (4.6.2012), Charente-Maritime Tourisme (1.6.2012), *Communauté d'Agglomération* de La Rochelle (4.6.2012), Câmara Municipal de Royan (29.5.2012), Vendée Tourisme (30.5.2012) e Região Poitou-Charentes (10.7.2012).

([5]) Doc Services (18.5.2012), Fountaine Pajot (21.5.2012), Le Richelieu (25.5.2012), Atlandis (26.5.2012), Le Relais du Bois (30.5.2012), Groupe Cafés Merling (31.5.2012), Grand Pavois (30.5.2012), Cuisines Villeger (23.5.2012), Irium (4.6.2012), Sogerma (29.5.2012), La Rochelle Evénements (29.5.2012).

([6]) Amicale Rivedoux (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (31.5.2012), Envol Vert (3.6.2012), Ile de Ré Tourisme (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (30.5.2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

(12) Por cartas de 15 de junho de 2012, 3 de maio de 2013, 9 de janeiro de 2014, 23 de janeiro de 2014, 4 de fevereiro de 2014, 2 de julho de 2014, 12 de setembro de 2014, 19 de maio de 2015, 16 de dezembro de 2015 e 17 de maio de 2019, a Comissão comunicou à França as observações formuladas pelas partes interessadas. A Comissão deu à França a possibilidade de comentar essas observações. A França respondeu às referidas cartas em 13 de julho de 2012, 25 de julho de 2012, 29 de janeiro de 2014, 23 de maio de 2014, bem como em 18 de dezembro de 2015 e 24 de junho de 2019. Na sua carta de 13 de julho de 2012, a França indicou à Comissão que as observações recebidas não suscitavam outros comentários da sua parte para além dos que já tinha transmitido a respeito do processo relativo ao aeroporto de Marselha-Provença ([7]). Por outro lado, por cartas de 25 de julho de 2012, 29 de janeiro de 2014, 23 de maio de 2014 e 18 de dezembro de 2015, a França informou a Comissão de que não desejava apresentar comentários em resposta às observações dos terceiros.

(13) A Comissão enviou cartas às autoridades francesas e aos terceiros interessados que já tinham apresentado observações, comunicando-lhes a sua intenção de apreciar a compatibilidade das medidas de auxílio em causa com o mercado interno, à luz do disposto nas «Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas ([8]) (doravante «Orientações de 2014»). A Comissão convidou os destinatários dos ofícios a comunicarem as suas eventuais observações a esse respeito. Além disso, em 15 de abril de 2014, foi publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* ([9]) um convite às autoridades francesas e aos terceiros interessados para apresentarem as suas observações sobre este assunto.

(14) A França apresentou as suas observações sobre as orientações de 2014 em 19 de março de 2014.

(15) A Comissão recebeu observações da CCI (em 11 de junho de 2014), da *Communauté d'Agglomération* de la Rochelle (em 6 de junho de 2014), da *Union départementale des offices de tourisme et syndicats d'initiative* (em 13 de maio de 2014), da CCI de Angoulême (em 7 de maio de 2014), do Irium Holding Group SAS (em 2 de maio de 2014), do Groupe Cafés Merling (em 30 de abril de 2014) e da organização não governamental Transportes & Ambiente (em 13 de maio de 2014). Por carta de 2 de julho de 2014, as diversas observações foram comunicadas à França, que não quis apresentar comentários a seu respeito.

(16) Por carta de 19 de maio de 2015, a Comissão pediu informações complementares à França. A França facultou os elementos solicitados por cartas de 4 de agosto de 2015, 18 de novembro de 2015, 4 de dezembro de 2015 e 14 de março de 2016.

(17) Por carta de 18 de novembro de 2016, a Comissão pediu informações complementares à França. A França facultou os elementos solicitados por cartas de 20 de dezembro de 2016, 15 de fevereiro de 2017, 11 de julho de 2017 e 20 de julho de 2017.

(18) Por carta de 29 de março de 2017, a Comissão pediu informações complementares à França. A França forneceu os elementos solicitados por carta de 18 de agosto de 2017.

(19) Por carta de 19 de maio de 2017, a Comissão pediu informações complementares à França. A França facultou os elementos solicitados por cartas de 18 de agosto de 2017 e de 15 de novembro de 2017.

(20) Por carta de 18 de agosto de 2017, a Comissão pediu informações complementares à França. A França forneceu os elementos solicitados por carta de 16 de abril de 2018.

(21) Por carta de 5 de dezembro de 2017, a Comissão pediu informações complementares à França. A França forneceu os elementos solicitados por carta de 16 de fevereiro de 2018.

(22) Por carta de 9 de abril de 2019, a Comissão pediu informações complementares à França. A França forneceu os elementos solicitados por carta de 21 de junho de 2019.

2. **O AEROPORTO DE LA ROCHELLE — ÎLE DE RÉ**

(23) O aeroporto de La Rochelle — Île de Ré é um aeroporto situado em La Rochelle, no departamento de Charente-Maritime, em França, a 5 km, a noroeste, da cidade de La Rochelle e a 2 km da ponte da Île de Ré. Este aeroporto está aberto ao tráfego comercial nacional e internacional.

([7]) Decisão (UE) 2016/1698 da Comissão, de 20 de fevereiro de 2014, relativa às medidas SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) concedidas pela França ao aeroporto de Marselha-Provença e às companhias aéreas que utilizam esse aeroporto (JO L 260 de 27.9.2016, p. 1).

([8]) Comunicação da Comissão — Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3).

([9]) JO C 113 de 15.04.2014, p. 30.

(24) Em 1936, o Estado francês, a cidade de La Rochelle e a CCI tomam a decisão de construir um aeroporto. Esta decisão inscrevia-se no quadro permitido pela alteração da Lei relativa às câmaras de comércio de 9 de abril de 1898 pela lei de 20 de junho de 1933. Com efeito, a Lei relativa às câmaras de comércio, de 9 de abril de 1898, especificava inicialmente que «*as câmaras de comércio e indústria podem ser declaradas concessionárias de obras públicas ou responsáveis por serviços públicos, nomeadamente os que dizem respeito aos portos marítimos ou às vias navegáveis*» e a Lei, de 20 de junho de 1933, alargou esta missão aos aeroportos. O aeródromo abriu em 1939.

(25) A pista principal do aeroporto tem um comprimento de 2 255 metros e uma largura de 45 metros. A capacidade anual teórica do aeroporto, segundo as estimativas francesas, é de 700 000 passageiros no máximo.

(26) A exploração do aeroporto é assegurada pela CCI que é igualmente a proprietária. O «serviço aeroportuário» (doravante «serviço aeroportuário» ou «CCI-aeroporto») é objeto de contabilidade separada em relação ao serviço geral da CCI (doravante «CCI-serviço geral») ([10]).

(27) O tráfego de passageiros do aeroporto de La Rochelle, nos últimos anos, é sintetizado no Quadro 3 *infra*. Nos termos do disposto no ponto 15 das Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais de 2005 ([11]) (doravante «Orientações de 2005), o aeroporto de La Rochelle é, portanto, um aeroporto da categoria D, ou seja, um «pequeno aeroporto regional».

(28) Durante o período em apreço, o aeroporto foi utilizado maioritariamente pelas companhias aéreas de baixo custo, nomeadamente a Ryanair, a Airlinair (denominada Hop desde 2013), a Flybe, a easyJet, s Jet2 e a Buzz. As rotas são operadas numa base anual ou sazonal ou, no caso das companhias *charter*, de uma forma mais pontual. Por outro lado, o aeroporto está acessível à aviação recreativa, aos voos militares ou dos serviços oficiais.

(29) De acordo com a França, as rotas exploradas durante o período abrangido pelo procedimento formal de investigação foram exploradas da seguinte forma:

Quadro 1

Tráfego aéreo no aeroporto de La Rochelle para o período 2001-2006

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Movimentos comerciais		***3 414***	***3 114***	***2 891***	***1 850***	***1 949***	***2 714***
dos quais:	linhas regulares	*3 200* [4]	*2 929*	*2 741*	*1 636*	*1 797*	*2 487*
	Outros	*214*	*185*	*150*	*214*	*152*	*227*
Movimentos de aeronaves de turismo e de negócios		***24 919***	***25 462***	***26 537***	***25 333***	***20 084***	***23 033***
dos quais:	aeronaves privadas, aeronaves de aeroclubes	*12 382*	*10 984*	*12 113*	*11 329*	*6 909*	*8 102*
	aeronaves de aeroclubes	*12 537*	*14 478*	*14 424*	*14 004*	*13 175*	*14 931*
Movimentos de aeronaves militares e dos serviços oficiais		***1 890***	***2 179***	***2 285***	***1 616***	***844***	***1 298***
Outros (dos quais trabalho aéreo)		***4 063***	***4 516***	***4 458***	***4 633***	***3 696***	***5 629***
Total de movimentos		***34 286***	***35 271***	***36 171***	***33 432***	***26 573***	***32 674***

([10]) A CCI-serviço geral é responsável pelas outras atividades de CCI, tais como a representação dos interesses das empresas da região de La Rochelle, bem como pela prestação de serviços em prol dessas empresas: ajuda à criação, ao desenvolvimento e à transmissão de empresas, oferta de formação inicial e contínua.

([11]) JO C 312 de 9.12.2005, p. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tráfego de passageiros de rotas regulares	***72 912***	***89 339***	***92 427***	***97 521***	***125 858***	***178 938***
das quais La Rochelle-Paris	*23 312* [5]	*9 132* [6]	*18 785*			
das quais La Rochelle-Clermont-Ferrand	*20 060*	*23 263*	*22 194*	*5 909*		
das quais La Rochelle-Londres	*25 227* [4]	*54 544*	*51 448* [8]	*72 092*	*79 373*	*100 168*
das quais La Rochelle-Southampton				*17 335* [9]	*17 328*	*16 290*
das quais La Rochelle-Birmingham					*19 286* [11]	*12 229*
das quais La Rochelle-Dublim						*22 357* [12]
das quais La Rochelle-Bristol						*12 943* [13]
das quais La Rochelle-Lyon	*4 313*	*2 364*		*2 185* [10]	*9 871*	*14 951*
das quais La Rochelle-Bordéus		*36* [7]				
Outros passageiros comerciais	***3 712***	***2 387***	***1 375***	***2 821***	***1 705***	***1 934***
dos quais: nacionais	*2 381*	*740*	*497*	*1 313*	*367*	*1 067*
internacionais	*1 331*	*1 647*	*878*	*1 508*	*1 338*	*867*
Total de passageiros embarcados ou desembarcados	***76 681***	***91 854***	***93 802***	***100 404***	***127 563***	***180 888***
Dos quais passageiros em trânsito contabilizados uma vez	***57***	***128***	***31***	***62***	***0***	***16***
Tráfego de transporte de carga	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Fonte: autoridades francesas

Abertura de rotas regulares:

(4) Abertura da rota La Rochelle/Londres em 5 de abril de 2001

(5) Interrupção da rota La Rochelle/Paris em 1 de outubro de 2001

(6) Restabelecimento da rota La Rochelle/Paris pela Air Jet em 15 de julho de 2002 e, posteriormente, pela Air Atlantique em maio de 2003, e cessação em 31 de dezembro de 2004

(7) Abertura da rota La Rochelle/Bordéus pela Air Jet de 15 de julho a 19 de agosto de 2002

(8) Interrupção da rota La Rochelle/Londres em abril de 2003 (aquisição da Buzz pela Ryanair)

(9) Abertura de uma rota La Rochelle/Southampton pela Flybe em 24 de junho de 2004

(10) Abertura da rota La Rochelle/Lyon (via Poitiers) pela Airlinair em 14 de outubro de 2004

(11) Abertura da rota La Rochelle/Birmingham pela Flybe em 27 de março de 2005

(12) Abertura de uma rota La Rochelle/Dublim pela Ryanair em 29 de abril de 2006

(13) Abertura de uma rota La Rochelle/Bristol pela easyJet em 21 de julho de 2006

Quadro 2

Tráfego aéreo operado no aeroporto de La Rochelle durante o período 2007-2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Movimentos comerciais	***3 398***	***3 464***	***2 650***	***2 925***	***3 833***
dos quais: linhas regulares	*3 069*	*3 042*	*2 320*	*2 511*	*3 400*
Outros	*329*	*422*	*330*	*414*	*433*
Movimentos de aeronaves de turismo e de negócios	***21 699***	***22 311***	***21 112***	***20 041***	***19 934***
dos quais: aeronaves privadas, aeronaves de aeroclubes	*7 332*	*7 162*	*7 800*	*7 080*	*6 705*
aeronaves de aeroclubes	*14 367*	*15 149*	*13 312*	*12 961*	*13 229*
Movimentos de aeronaves militares e dos serviços oficiais	***1 376***	***1 489***	***1 598***	***1 760***	***1 306***
Outros (dos quais trabalho aéreo)	***6 501***	***5 948***	***4 785***	***5 010***	***4 606***
Total de movimentos	***32 974***	***33 212***	***30 145***	***29 736***	***29 679***
Tráfego de passageiros de rotas regulares	***217 493***	***209 668***	***162 822***	***186 034***	***223 396***
das quais La Rochelle/Lyon	*17 754*	*18 524*	*15 196*	*15 524*	*18 968*
das quais La Rochelle-Londres (Stansted)	*112 257*	*100 312*	*60 348*	*54 773*	*65 966*
das quais La Rochelle-Birmingham	*9 824*	*7 607*	*4 917*	*4 681*	*4 708*
das quais La Rochelle-Southampton	*16 789*	*11 786*	*10 720*	*12 978*	*12 413*
das quais La Rochelle-Dublim	*14 578*	*19 960*	*20 198*	*17 182*	*13 985*
das quais La Rochelle-Bristol	*21 572*	*13 391*	*14 224*	*14 572*	*14 126*
das quais La Rochelle-Manchester [1]	*5 102*	*6 498*	*2 693*	*3 697*	*2 679*
das quais La Rochelle-Londres (Gatwick) [2]	*19 617*	*14 289*	*9 158*	*11 799*	*16 707*
das quais La Rochelle-Glasgow [3]		*2 692*	*1 516*	*1 537*	
das quais La Rochelle-Edimburgo [4]		*8 360*	*6 068*	*3 158*	*4 103*
das quais La Rochelle-Londres Bradford [5]		*4 434*	*4 152*	*4 404*	*4 875*
das quais La Rochelle-Cork [6]		*1 815*	*2 881*	*2 584*	
das quais La Rochelle-Bruxelas [7]			*10 546*	*16 320*	*17 140*
das quais La Rochelle-Nice [8]			*205*		
das quais La Rochelle-Cork [9]				*10 366*	*10 392*
das quais La Rochelle-Oslo [10]				*12 459*	*13 677*
das quais La Rochelle-Porto [11]					*17 167*
das quais La Rochelle-Paris [12]					*6 490*
Outros passageiros comerciais	***2 595***	***4 670***	***5 902***	***5 395***	***5 452***
Total de passageiros embarcados ou desembarcados	***220 577***	***215 145***	***168 969***	***191 599***	***229 214***
Dos quais passageiros em trânsito contabilizados uma vez	***489***	***807***	***245***	***170***	***366***
Tráfego de transporte de carga	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Fonte: autoridades francesas

Abertura de rotas regulares:

(1) La Rochelle/Manchester pela companhia Flybe em 22 de maio de 2007

(2) La Rochelle/Londres-Gatwick pela companhia easyJet em 14 de julho de 2007

(3) La Rochelle/Glasgow pela companhia easyJet em 3 de maio de 2008

(4) La Rochelle/Edimburgo pela companhia Jet 2 em 17 de maio de 2008

(5) La Rochelle/Leeds Bradford pela companhia Jet 2 em 24 de maio de 2008

(6) La Rochelle/Cork pela companhia Aer Arann em 24 de maio de 2008

(7) La Rochelle/Bruxelas pela companhia Ryanair em 5 de junho de 2009

(8) La Rochelle/Nice pela companhia Airlinair em 16 de maio de 2009

(9) La Rochelle/Cork pela companhia Ryanair em 1 de junho de 2010

(10) La Rochelle/Oslo pela companhia Ryanair em 2 de abril de 2010

(11) La Rochelle/Porto pela companhia Ryanair em 28 de março de 2011

(12) La Rochelle/Paris pela companhia Airlinair em 8 de abril de 2011

(30) O Quadro 3 quadro que se segue indica o número total de passageiros que utilizaram o aeroporto no período compreendido entre 2000 e 2012, à partida e à chegada.

Quadro 3

Tráfego e movimentos do aeroporto de La Rochelle

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passageiros de rotas regulares	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Outros passageiros comerciais	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Movimentos comerciais	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Movimentos não comerciais	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Total de movimentos	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Transporte de mercadorias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonte: autoridades francesas e, em relação aos dados de 2012, *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re* (os dados de 2012 abrangem o conjunto do tráfego de passageiros).

3. **DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS**

(31) Medidas visadas pelo procedimento formal de investigação:

— as contribuições financeiras de diferentes entidades e autoridades públicas à entidade gestora do aeroporto desde 2001 até ao início do procedimento formal de investigação em 8 de fevereiro de 2012;

— os diferentes contratos celebrados pela entidade gestora do aeroporto com as companhias aéreas desde 2001 até ao início do procedimento formal de investigação em 8 de fevereiro de 2012.

3.1. **Medidas concedidas ao aeroporto**

3.1.1. *Financiamento da exploração*

3.1.1.1. Subvenções às missões de poder público

(32) Entre 2001 e 2011, os poderes públicos financiaram várias missões realizadas no aeroporto de la Rochelle que se enquadram em missões de poder público de proteção e segurança (ver o Quadro 4 *infra*). Estes financiamentos estão abrangidos pelo procedimento formal de investigação.

(33) A França alega que esses financiamentos cobrem os custos das missões de poder público cuja execução compete aos gestores de aeroportos e cujo financiamento incumbe ao Estado. Fazem parte do sistema geral de financiamento das missões de poder público nos aeroportos franceses estabelecido pela legislação nacional. Este sistema assenta numa imposição fiscal, a taxa aeroportuária, bem como num dispositivo complementar. O histórico e as modalidades destes dispositivos, bem como o âmbito das missões que financiam foram já descritos pormenorizadamente em decisões recentes da Comissão ([12]). A Comissão recorda, no entanto, os elementos seguintes que são necessários para apreciar as medidas abrangidas pela presente decisão.

(34) As missões de segurança e proteção aeroportuárias são atribuídas pela lei aos seus operadores ([13]). Estes tomam as medidas que se imponham em aplicação dos textos europeus e nacionais e pagam as despesas correspondentes. São depois reembolsados dessas despesas através dos pagamentos da taxa aeroportuária, que se trata de uma taxa com afetação específica cujo produto se destina exclusivamente à cobertura das missões de interesse geral de segurança e proteção.

(35) Dois textos de referência ([14]) estipulam de forma circunstanciada os princípios de funcionamento deste dispositivo e as categorias de despesas cuja assunção é possível. A taxa aeroportuária é cobrada em benefício das entidades públicas ou privadas que exploram aeródromos cujo tráfego de embarque ou desembarque ascende, no último ano civil conhecido, a mais de 5 000 unidades de tráfego (UDT = um passageiro ou 100 kg de correio ou de carga).

(36) O artigo 1609.º-W do Código Geral dos Impostos prevê que «O produto da taxa é afetado em função de cada aeródromo ao financiamento dos serviços de proteção contra incêndios e salvamento, de combate ao risco de intrusão de animais selvagens, de segurança e de medidas empreendidas no âmbito dos controlos ambientais. Contribui, numa proporção fixada anualmente por decreto, para o financiamento de equipamentos de controlo automatizado nas fronteiras através de identificação biométrica instalados nos aeroportos. O valor da taxa depende da necessidade de financiamento em cada aeródromo, conforme resulta, nomeadamente, dos serviços assegurados em aplicação da regulamentação em vigor e da evolução provisória dos dados relativos ao tráfego, aos custos e aos outros produtos do operador.»

([12]) Ver, nomeadamente, neste sentido os considerandos 32 a 43 da Decisão (UE) 2016/633 da Comissão, de 23 de julho de 2014, relativa ao auxílio estatal SA.33961 (2012/C) concedido pela França à Câmara de Comércio e Indústria de Nîmes-Uzès-Le Vigan, à Veolia Transport Aéroport de Nîmes, à Ryanair Limited e à Airport Marketing Services Limited (JO L 113 de 27.4.2016, p. 32), doravante «decisão relativa ao aeroporto de Nîmes». Ver igualmente os considerandos 98 a 108 da Decisão (UE) 2015/1227 da Comissão, de 23 de julho de 2014, relativa ao auxílio estatal SA.22614 (C 53/2007) concedido pela França à Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn, à Ryanair, à Airport Marketing Services e à Transavia (JO L 201 de 30.7.2015, p. 109), a seguir «a decisão relativa ao aeroporto de Pau».

([13]) Artigos L.6332-3 e L.6341-2 do Código dos Transportes.

([14]) Artigo1609.º-W do Código Geral dos Impostos relativo à taxa aeroportuária e Deliberação interministerial, de 30 de dezembro de 2009, relativa às modalidades de declaração dos operadores de aeródromos para a determinação da tarifa por passageiro da taxa aeroportuária.

(37) Por conseguinte, o valor da taxa aeroportuária é fixado anualmente, em cada aeroporto, em função dos custos de segurança e proteção a cobrir. Para o efeito, os operadores de aeródromos elaboram uma declaração anual dos custos e do tráfego. Essas declarações são transmitidas às direções locais da segurança da aviação civil que as examinam e validam tendo em conta a regulamentação em vigor. O cálculo tarifário efetua-se ao nível da administração central da Direção-Geral da Aviação Civil, que examina novamente o conjunto de dados declarados e tem em consideração os resultados cumulados dos anos anteriores. As tarifas são posteriormente objeto de uma deliberação interministerial, publicada no diário oficial.

(38) Além disso, cumpre precisar que o artigo 1609.º-W do Código Geral dos Impostos prevê que os dados declarados pelos operadores de aeroportos podem ser objeto de controlos por parte dos serviços da Direção-Geral da Aviação Civil.

(39) As regras relativas à gestão destas operações foram enumeradas num guia-circular e, posteriormente, a partir de 2010, no Decreto, de 30 de dezembro de 2009, relativo às modalidades de declaração dos operadores de aeródromos para a determinação da tarifa por passageiro da taxa aeroportuária. Aplicam-se indistintamente a todos os aeroportos franceses.

(40) A título de complemento da taxa aeroportuária, a entidade gestora do aeroporto de La Rochelle recebeu igualmente do Estado subvenções provenientes do Fundo de intervenção para os aeroportos e o transporte aéreo («FIATA»). O FIAT tinha por objetivo completar o produto da taxa aeroportuária, amiúde demasiado baixo para os aeroportos com pouco tráfego que não podem fixar um nível de taxa aeroportuária demasiado elevado aos seus utilizadores. A partir de 2008, o Estado substituiu este dispositivo por um aumento da taxa aeroportuária, o qual levou à fixação da mesma num nível superior ao necessário para cobrir os custos das missões de proteção e segurança de alguns aeroportos. O excedente assim obtido é redistribuído pelos aeroportos mais pequenos, a fim de completar as receitas da taxa aeroportuária neles cobrada.

(41) Em aplicação do quadro regulamentar recordado *supra*, a França apresentou à Comissão um inventário de todas as subvenções concedidas ao aeroporto de La Rochelle a partir de recursos públicos a título de missões de poder público. Essas subvenções são apresentadas no Quadro 4 seguinte:

Quadro 4

Custos associados às missões de poder público (segurança e proteção) e subvenções pagas ao aeroporto para essas missões de pode público

Natureza da subvenção (em EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
	TRÁFEGO												
Tráfego de passageiros (partida)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	**867 327**
	CUSTOS DE SEGURANÇA												
Serviço de segurança e combate contra incêndios das aeronaves e a intrusão de animais selvagens	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	**8 528 070**
(I) Subtotal segurança	**185 530**	**340 269**	**349 369**	**338 767**	**424 281**	**632 622**	**831 688**	**1 078 998**	**1 154 601**	**1 032 451**	**1 064 607**	**1 094 887**	**8 528 070**
	CUSTOS DE PROTEÇÃO												
c- Instalações e dispositivos de rastreio de bagagem de porão	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	**1 134 712**
d- Controlo dos acessos comuns à zona reservada às instalações	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	**2 188 943**
e- Rastreio de pessoas, bagagem de cabina	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	**3 896 191**
(II) Subtotal proteção (c+d+e)	**26 678**	**127 400**	**428 139**	**509 420**	**434 615**	**419 507**	**652 146**	**953 885**	**1 048 589**	**777 372**	**819 859**	**1 022 236**	**7 219 856**
	CUSTOS TOTAIS SEGURANÇA E PROTEÇÃO												
Total dos custos segurança/proteção (I+II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	**15 747 916**
Despesas gerais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180 982	188 447	211 712	**581 141**
Taxas de segurança e de proteção do operador do aeródromo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 526	8 556	**11 082**
(A) Custos totais	**212 208**	**467 669**	**777 508**	**848 187**	**858 896**	**1 052 129**	**1 483 834**	**2 032 883**	**2 203 190**	**1 990 805**	**2 075 439**	**2 337 391**	**16 340 139**
	TAXA AEROPORTUÁRIA												
Taxa por passageiro	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	-

Natureza da subvenção (em EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Custo por passageiro	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	-
Taxa de carga	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-
	RECURSOS												
Produto da taxa	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	**8 726 694**
Produto da majoração da taxa a partir de 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	**4 431 794**
Subvenções dos órgãos de poder local	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Outros recursos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Subvenções aos aeroportos (p. ex. FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	-	-	-	-	**2 739 599**
(B) Recursos totais	**287 652**	**503 158**	**644 687**	**543 505**	**1 054 951**	**1 255 300**	**1 269 444**	**1 545 272**	**2 149 446**	**1 932 141**	**2 168 191**	**2 826 805**	**21 739 249**
	BALANÇOS												
Balanço poder público anual (B-A)	**75 444**	**35 489**	**- 132 821**	**- 304 682**	**196 055**	**203 171**	**- 214 390**	**- 487 611**	**- 53 745**	**- 58 664**	**489 414**	**- 935 430**	**- 1 187 770**
Balanço acumulado	88 765	124 853	- 3 947	- 302 830	- 106 684	84 044	- 134 396	- 618 967	- 678 360	- 763 570	- 696 547	- 231 759	**- 3 239 418**
Encargos financeiros	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	**- 110 292**
Taxa de desconto	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	-
Balanço poder público plurianual (saldos acumulados atualizados)	**89 364**	**128 874**	**1 852**	**- 302 739**	**- 119 127**	**79 994**	**- 131 356**	**- 624 615**	**- 704 906**	**- 789 299**	**- 721 173**	**- 255 558**	**- 3 348 689**

Fonte: autoridades francesas

3.1.1.2. Alegada subfaturação dos serviços prestados pela CCI-serviço geral ao aeroporto de La Rochelle

(42) A CCI-serviço geral efetua prestações comuns aos seus diferentes serviços, dos quais o serviço aeroportuário, nomeadamente prestações de serviços relacionadas com a contabilidade, a informática ou os recursos humanos. O Quadro 5 que se segue apresenta os serviços faturados pela CCI ao aeroporto de La Rochelle.

Quadro 5

Montantes faturados pelo serviço geral da CCI ao seu serviço aeroportuário durante o período em apreço

	Administração geral	Comunicação	RH	Contabilidade	Tecnologias de informação	Estudo/projeto	Custos	Contribuições faturadas
2001								33 160
2002								100 000
2003								100 000
2004								100 000
2005								100 000
2006	100 000		62 000					162 000
2007	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Fonte: autoridades francesas

(43) As autoridades francesas precisaram o seguinte sobre os serviços prestados pela CCI ao aeroporto de La Rochelle:

— os custos da administração geral são repartidos em função de dois serviços secundários, a saber: o custos do serviço secundário «Elus», que é calculado em função do número de ordens de trabalho tratadas, e o custo do serviço «Direção-Geral», que é calculado em função do tempo despendido pelo diretor para cada serviço;

— no que concerne os serviços de comunicação, a CCI-aeroporto não dispõe de serviço de comunicação e recorre ao serviço de comunicação da CCI-serviço geral. No fim do ano, o custo do serviço de comunicação é calculado consoante o tempo despendido e os custos incorridos relativamente a cada serviço e ação;

— o custo dos serviços de recursos humanos depende do número de recibos de vencimento processados;

— no que diz respeito aos serviços de contabilidade, é feita uma análise do número de lançamentos contabilísticos e o custo do serviço é repartido proporcionalmente ao número de lançamentos;

— o custo do serviço informático é calculado de acordo com a repartição por computador;

— no atinente ao serviço de estudos e projeto, o tempo despendido num projeto e/ou numa missão constitui o critério mais pertinente para aferir o custo.

(44) Além disso, as autoridades francesas esclareceram que os montantes faturados representavam montantes fixos durante o período 2001-2005. Em 2006, foi aplicada a primeira chave de repartição e, em relação ao período 2007-2012, essas chaves de repartição foram apuradas. Importa esclarecer que uma chave de repartição é um procedimento de partilha, uma proporção ou uma percentagem fixa que se aplica em função da natureza do encargo indireto, a fim de determinar a parte que compete a um determinado centro (e/ou serviço) da atividade. A criação de chaves de repartição assenta na premissa de que existe uma proporcionalidade entre o custo e o serviço prestado. As chaves de repartição que figuram no Quadro 5 baseiam-se em seis critérios diferentes, em função dos serviços prestados pelo serviço geral da CCI ao aeroporto. As chaves de repartição assentam em premissas, independentemente do domínio no qual são estabelecidas. Deste modo, a não ser que demonstrem um total irrealismo ou erros graves na escolha das funções selecionadas e das técnicas de cálculo das chaves, não se pode considerar que, no caso em apreço, estas últimas não estejam corretas ou estejam subavaliadas. As autoridades francesas confirmam que os critérios com base nos quais é efetuada a repartição das chaves são objetivos e pertinentes.

(45) Por último, as autoridades francesas esclareceram os montantes faturados e a evolução do tráfego de passageiros entre 2001 e 2012:

— entre os anos 2001 e 2005, foi faturado um montante total de 433 160 EUR. Durante este período, o tráfego aumentou, mas manteve-se numa média anual inferior a 100 000 passageiros;

— em 2006, foi faturado um montante total de 162 000 EUR. Nesse ano, a atividade do aeroporto disparou em termos de passageiros cifrando-se nos 180 890, ou seja, mais de 42% face a 2005;

— durante o período 2007-2012, foi faturado um montante total de 1 386 000 EUR. Em 2007, o tráfego de passageiros ultrapassa o limiar de 200 000 passageiros.

3.1.1.3. Sobrefaturação dos serviços prestados pela CCI ao aeroporto de Rochefort/Saint-Agnant

(46) O diretor do aeroporto de La Rochelle e uma secretária contribuíram para assegurar a gestão e a exploração do aeroporto de Rochefort/Saint-Agnant (doravante «aeroporto de Rochefort») entre 1 de janeiro de 2002 e 30 de junho de 2006 no âmbito de um contrato de prestação de serviços celebrado em parceria com a Câmara de Comércio e Indústria de Rochefort ([15]). A CCI de La Rochelle foi selecionada para a gestão do aeroporto de Rochefort após um procedimento de concurso em 11 de julho de 2001.

(47) O objeto deste contrato de prestação de serviços consistia na gestão e exploração do aeroporto de Rochefort e incluía, nomeadamente, prestações de administração geral, prestações em matéria de obras ou de aquisição de equipamentos e prestações de serviço aos utilizadores.

(48) Ao longo da duração total da convenção (2002-2006), o custo global desta prestação de serviços foi de 991 235 EUR ([16]). A CCI La Rochelle recebeu 293 264 EUR no âmbito desta prestação de serviços.

([15]) Estes serviços foram prestados com base num contrato celebrado entre um consórcio constituído pela CCI de Rochefort e a CCI de La Rochelle, por um lado, e pelo sindicato misto do aeroporto de Rochefort, por outro.

([16]) Quadro n.º 21 do relatório do CRC.

3.1.1.4. Adiantamentos reembolsáveis concedidos pela CCI-serviço geral

Quadro 6

Repartição dos adiantamentos reembolsáveis durante 2001-2012

(em EUR)

Ano	Adiantamentos
2001	405 887
2002	233 872
2003	-
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	-
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
TOTAL (2001-2012)	**7 061 199**

Fonte: autoridades francesas

(49) Durante o período 2001-2012, a CCI-serviço geral concedeu adiantamentos reembolsáveis ao aeroporto num montante acumulado de 7 061 199 EUR. Estes adiantamentos reembolsáveis foram concedidos sem qualquer exigência de remuneração do capital. De acordo com a França, trata-se de empréstimos concedidos ao aeroporto que este último tem de reembolsar. Os mesmos são inscritos no balanço no ativo da CCI-serviço geral e no passivo do aeroporto, sendo que a CCI dispõe, além disso, de uma garantia do respetivo reembolso constituída sobre os bens fundiários do aeroporto.

(50) As autoridades francesas esclareceram que o objeto destes adiantamentos reembolsáveis era, por um lado, fornecer ao aeroporto a liquidez necessária para o arranque de projetos de investimentos nas infraestruturas e, por outro, equilibrar o orçamento e assim cobrir, temporariamente porquanto se trata de um adiantamento, o défice operacional do aeroporto.

3.1.1.5. Contribuições financeiras dos órgãos de poder local destinadas a contribuir para as ações de promoção realizadas pelo aeroporto de La Rochelle

(51) A CCI recebeu subvenções da Região Poitou-Charentes, do Departamento de Charente-Maritime e da *Communauté d'agglomération* de La Rochelle destinadas a contribuir para as ações de promoção realizadas pelo aeroporto de La Rochelle. O Quadro 7 *infra* sintetiza estas diferentes subvenções.

Quadro 7

Contribuições financeiras previstas e efetivamente pagas por diferentes órgãos de poder local destinadas a contribuir para as ações de promoção realizadas pelo aeroporto de La Rochelle

(em EUR)

Contribuições financeiras esperadas	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007** [1]	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departamento de Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Região Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
TOTAL			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Contribuições financeiras efetivamente pagas	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departamento de Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Região Poitou-Charentes			115 000		85 000								
TOTAL			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Fonte: autoridades francesas

[1] De acordo com as informações prestadas pelas autoridades francesas, entre 2007 e 2009 não foi paga qualquer contribuição financeira destinada a contribuir para as ações de promoção do aeroporto de La Rochelle.

(52) Estas contribuições foram pagas no âmbito de convenções entre a CCI, por um lado, e o Departamento de Charente-Maritime, a *Communauté d'agglomération* de La Rochelle e a Região Poitou-Charentes, por outro.

(53) As autoridades francesas apenas conseguiram facultar à Comissão duas convenções celebradas em 2010 com o Departamento de Charente-Maritime, por um lado, e a *Communauté d'agglomération* de La Rochelle, por outro ([17]).

(54) Cada uma destas duas convenções de 2010 prevê que o Departamento de Charente-Maritime e a *Communauté d'agglomération* de La Rochelle comprometem-se a financiar uma parte das «*ações de promoção que a CCI previu iniciar junto de clientes turísticos estrangeiros e, em especial, nos mercados de Londres e Dublim, Oslo e Bruxelas, uma vez que são exploradas rotas aéreas com estas cidades*» ([18]). No entanto, estas convenções não especificam o tipo de ações de promoção que serão iniciadas pela CCI, nem os prestadores responsáveis por estas ações de promoção. Em especial, estas convenções não referem o facto de que os prestadores destas ações de promoção serão companhias aéreas ou as suas filiais.

3.1.2. *Subvenções de equipamento*

(55) Durante o período 2001-2005, vários órgãos de poder local e o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional («FEDER») concederam subvenções ao aeroporto de La Rochelle (doravante «subvenções de equipamento» para financiar investimentos diversos num montante total de cerca de 3 milhões de EUR (ver o Quadro 8 *infra*):

— Geral de Charente-Maritime concedeu ao aeroporto uma dotação de equipamento no valor de 46 000 EUR em 2001 e de 744 000 EUR em 2005;

— o Conselho Regional de Poitou-Charentes concedeu ao aeroporto uma dotação de equipamento no valor de 744 000 EUR em 2005;

— a *Communauté d'agglomération* de La Rochelle concedeu ao aeroporto uma dotação de equipamento no valor de 967 000 EUR em 2005;

— o FEDER concedeu ao aeroporto uma subvenção de 485 000 EUR em 2005.

(56) Estas diferentes subvenções financiaram várias medidas de investimento, designadamente:

— a criação de uma nova sala de embarque e de chegadas;

— o reforço, a ampliação e o alargamento da pista;

— o reforço e o alargamento do caminho de circulação;

— o reforço e a extensão do estacionamento de aviões;

— a criação de um tanque de decantação para a adaptação às normas do aeroporto segundo a lei sobre a água.

(57) As autoridades francesas esclareceram igualmente que os investimentos destinavam-se, nomeadamente, a garantir a segurança dos voos para as aeronaves comummente utilizadas pelas companhias aéreas europeias (B737, A320) aumentando a largura da pista para 45 metros (sendo La Rochelle um dos únicos aeroportos comerciais que tinha de uma pista com 30 metros de largura), prologando-a 115 metros para oeste (com vista a compensar parcialmente o impacto da soleira deslocada sobre a distância de aterragem) e adaptando os caminhos de rolagem e as placas de estacionamento para permitir o seu escoamento com toda a segurança. Além disso, certos investimentos permitiram colocar o aeroporto em conformidade com as obrigações relacionadas com a proteção do ambiente (lei sobre a água).

(58) As autoridades francesas esclareceram que o aeroporto de La Rochelle não recebeu qualquer subvenção para o financiamento da construção de um parque de estacionamento de veículos pago em 2006 e, posteriormente, da ampliação do mesmo.

(59) O Quadro 8 *infra* apresenta uma panorâmica do conjunto de medidas de investimento que deram origem a subvenções de equipamento.

(60) As autoridades francesas esclareceram que a parte dos investimentos não coberta pelas subvenções foi financiada pela CCI, proprietária e entidade que explora o aeroporto.

([17]) Estas convenções foram transmitidas à Comissão em 4 de junho de 2012.

([18]) Exposição prévia das convenções entre a CCI e o Departamento de Charente-Maritime e da *Communauté d'agglomération* de La Rochelle, assinadas, respetivamente, em 29 de junho de 2010 e 16 de julho de 2010.

Quadro 8

Panorâmica do conjunto de medidas que deram origem às subvenções de equipamento

(em EUR)

Natureza do investimento	Custo total do investimento (em EUR)	Data de concessão da subvenção	Entidade pública contribuidora	Montante das subvenções
Renovação e adaptação às normas (das quais a pista)	5 876 000	4.1.2001	Conselho Geral	46 000
		2.12.2005	FEDER	485 000
		29.10.2004	Conselho Geral	744 000
		14.3.2005	Conselho Regional	744 000
		23.3.2005	Communauté d'agglomération	967 000
TOTAL				2 986 000

Fonte: autoridades francesas

3.2. **Medidas a favor das companhias aéreas**

3.2.1. *Esclarecimentos sobre as taxas aeroportuárias*

(61) Segundo a França, o conjunto das prestações aeroportuárias fornecidas pelo operador do aeroporto aos diferentes utilizadores faz-se com base nas disposições da sua tabela aeroportuária. Cada proposta tarifária é apresentada para parecer da comissão consultiva económica (doravante «Cocoeco»), o que permite aos utilizadores da plataforma aeroportuária ser consultados sobre as tarifas em vigor (companhias aéreas, sindicatos profissionais, empresas de trabalho aéreo, associações). Por conseguinte, o aumento do nível das taxas não aeronáuticas é, segundo a França, apresentado todos os anos à Cocoeco. Cada proposta tarifária do operador é também notificada ao prefeito do departamento antes da sua aplicação, acompanhada do parecer da Cocoeco.

(62) A França comunicou à Comissão as tabelas dos serviços aeroportuários aplicáveis entre 2001 e 2013. A França comunicou igualmente à Comissão o conjunto dos pareceres da Cocoeco respeitantes aos anos de 2001 a 2013, salvo em relação ao ano de 2005 (a Cocoeco não se reuniu nesse ano).

(63) A França indicou ainda que a taxa de balizagem é paga pelas companhias em função da aplicação do regulamento da aviação civil em caso de manobras noturnas ou devido a condições de má visibilidade (o serviço de navegação aérea é, portanto, a autoridade competente para determinar a obrigação de ligar ou não a balizagem) ou mediante pedido do piloto. Os elementos relativos à utilização ou não da balizagem aquando das manobras das aeronaves que permitem a faturação pelo operador à companhia são, segundo as autoridades francesas, fornecidos pelo serviço de navegação aérea de La Rochelle.

(64) De acordo com a França, o aeroporto recebe as seguintes taxas não aeronáuticas: i) taxas de tipo predial (parte fixa e parte variável em função do volume de negócios gerado) para as seguintes atividades: parques de estacionamento de automóveis, empresas de aluguer de automóveis, hangares de aviões, restaurante, lojas, publicidade, e ii) diversas prestações que implicam desembolsos.

3.2.2. *Contratos celebrados com as companhias aéreas*

(65) A Comissão analisa os contratos que remuneram os serviços prestados pelo aeroporto para a atividade aeronáutica das companhias aéreas (doravante «contratos de serviços aeroportuários») e os contratos que remuneram os serviços de *marketing* prestados pelas companhias aéreas ao aeroporto (doravante «contratos de serviços de *marketing*»), celebrados entre a CCI e as companhias aéreas durante o período compreendido entre 2001 até ao início do procedimento formal de investigação em 8 de fevereiro de 2012.

(66) A Comissão analisou os contratos de taxas aeroportuárias e/ou contratos de serviços de *marketing* celebrados entre a CCI e as seguintes companhias aéreas: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz e easyJet.

3.2.2.1. Contratos celebrados com a Ryanair/AMS

(67) Segundo a França, o conjunto dos contratos celebrados pela CCI com a Ryanair e a AMS durante o período em apreço são os seguintes:

Quadro 9

Lista dos contratos celebrados entre a CCI e a Ryanair/AMS

N.º	Contratos	Data de assinatura	Período sobre o qual incide o contrato
1	Contrato de serviços aeroportuários CCI-Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Contrato de serviços de *marketing* CCI-Ryanair (Grã-Bretanha e outro)	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Contrato de serviços de *marketing* CCI-Ryanair (Grã-Bretanha e outro)	3.6.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Contrato n.º 1 de serviços de *marketing* CCI-AMS (Grã-Bretanha)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
D	Contrato n.º 2 de serviços de *marketing* CCI-AMS (Irlanda)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
2	Contrato n.º 1 de serviços de *marketing* CCI-Ryanair (Grã-Bretanha)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Contrato n.º 2 de serviços aeroportuários CCI-Ryanair (Irlanda)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Contrato de serviços aeroportuários CCI-Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Adenda ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Adenda ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Contrato n.º 1 de serviços de *marketing* CCI- AMS (Grã-Bretanha)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Contrato n.º 2 de serviços de *marketing* CCI-AMS (Bélgica)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Contrato n.º 3 de serviços de *marketing* CCI-AMS (Irlanda)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Adenda ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS	17.9.2009	01.1.2009-31.12.2011
5	Contrato de serviços aeroportuários CCI-Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Adenda n.º 1 ao contrato de serviços aeroportuários CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Adenda n.º 1 ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS	23.6.2010	23.6.2010-30.3.2013
7	Adenda n.º 2 ao contrato de serviços aeroportuários CCI-Ryanair	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012

N.º	Contratos	Data de assinatura	Período sobre o qual incide o contrato
M	Adenda n.º 2 ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Adenda n.º 3 ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

a) Contratos de serviços aeroportuários celebrados entre a CCI e a Ryanair

(68) Conforme indicado no Quadro 9, a CCI e a Ryanair celebraram vários contratos que fixavam as taxas aeroportuárias e as tarifas de prestação de assistência em escala durante o período em apreço.

(69) Relativamente aos contratos de serviços aeroportuários visados na presente secção, a França indicou que:

— os níveis das taxas aeronáuticas que figuram nos referidos contratos são aqueles sobre as quais a Cocoeco se pronunciou e que se aplicam a todas as companhias aéreas;

— excetuando o reabastecimento de combustível, a CCI não assegura nenhum outro serviço de assistência em escala;

— A taxa de balizagem não foi faturada à Ryanair, porquanto a companhia apenas opera voos durante o dia, o que não justifica a utilização de balizagem luminosa.

(70) Decorre, assim, da análise destes contratos que as taxas aeronáuticas aplicadas à Ryanair em cada um dos contratos correspondem efetivamente à grelha tarifária geral conforme aprovada pela Cocoeco.

— *Contrato 1: contrato de 10 de dezembro de 2003*

(71) Este primeiro contrato assinado em 10 de dezembro de 2003 entre a CCI e a Ryanair, com aplicação retroativa com efeitos desde 1 de maio de 2003 e uma vigência de três anos, fixa o montante das taxas aeroportuárias aplicáveis à Ryanair. No referido contrato, a companhia aérea compromete-se a assegurar diariamente uma rota entre o aeroporto de La Rochelle e Londres Stansted, bem como a eventualmente abrir uma ou várias rotas para os aeroportos de Bruxelas-Charleroi, Frankfurt-Hahn ou qualquer outro aeroporto, quando essas rotas permitam garantir um mínimo de 340 dias de operações da Ryanair por ano para cada ano do contrato a partir do aeroporto de La Rochelle.

(72) O contrato n.º 1 de 10 de dezembro de 2003 prevê igualmente o pagamento por parte da Ryanair de uma taxa a título de assistência em escala, prevista no artigo 2.º-B do contrato, de […]EUR pelo BAe 146-300, de […] EUR pelo Boeing 737-300 e de […] EUR pelo Boeing 737-800. A França alegou inicialmente na sua resposta de 30 de agosto de 2011 que, excetuando o reabastecimento de combustível, a CCI «não assegura nenhum outro serviço de assistência em escala» e que «os utilizadores contratam diretamente com um terceiro privado para a assistência em escala». Posteriormente, a França esclareceu na sua resposta de 12 de abril de 2012 que a CCI apenas interveio na qualidade de intermediário entre a Ryanair e a Atlantica, a empresa de assistência em escala. Segundo a CCI, o contrato de serviços aeroportuários de 10 de dezembro de 2003 celebrado entre a CCI e a Ryanair apenas precisava a tarifação fixada pela Atlantica. A França e a CCI indicam que após 2007 a Ryanair tratou diretamente com a Atlantica. Esta responsabilidade foi, com efeito, transferida para a Atlantica por força do contrato de «handling» de 1 de fevereiro de 2007, que manteve a tarifa do acordo anterior para os serviços de assistência em escala aplicáveis aos aparelhos Boeing 737-800 da Ryanair.

— *Contrato 2: contrato de 1 de maio de 2006*

(73) Este contrato foi celebrado entre a CCI e a Ryanair em 1 de maio de 2006 por um período de três anos. A Ryanair compromete-se no mesmo a operar uma rota entre La Rochelle e Londres Stansted gerando um tráfego de, pelo menos, 95 000 passageiros por ano.

— *Contrato 3: contrato de 1 de maio de 2006*

(74) Este contrato foi celebrado em 1 de maio de 2006 entre a CCI e a Ryanair por um período de três anos. A Ryanair compromete-se no mesmo a operar uma rota entre La Rochelle e Dublim gerando um tráfego de, pelo menos, 45 000 passageiros por ano.

— *Contrato 4: contrato de 1 de fevereiro de 2007*

(75) Este contrato, que substitui implicitamente o contrato n.º 2, foi celebrado em 1 de fevereiro de 2007 entre a CCI e a Ryanair, com termo em 30 de abril de 2009. A Ryanair compromete-se no mesmo a assegurar diariamente uma rota entre o aeroporto de La Rochelle e Londres Stansted, bem como a eventualmente abrir uma ou várias rotas para os aeroportos de Bruxelas-Charleroi, Frankfurt-Hahn ou qualquer outro aeroporto. Compromete-se igualmente a operar, no mínimo, 340 dias por ano para cada ano do contrato a partir do aeroporto de La Rochelle. A partir de 1 de fevereiro de 2007, a empresa Atlantica presta a assistência em escala à Ryanair, por força do contrato de «handling» referido no considerando 71.

— *Contrato 5: contrato de 13 de janeiro de 2010*

(76) Este contrato foi celebrado entre a CCI e a Ryanair em 13 de janeiro de 2010 com aplicação retroativa com efeitos desde 1 de maio de 2009 por um período de três anos. A Ryanair compromete-se no mesmo a assegurar diariamente uma rota entre o aeroporto de La Rochelle e Londres Stansted, Dublim e Bruxelas-Charleroi, bem como a eventualmente abrir uma ou várias rotas para qualquer outro aeroporto servido pela Ryanair.

(77) Este contrato foi alterado pelas duas adendas *infra*.

— *Contrato 6: adenda n.º 1 de 1 de fevereiro de 2010 ao contrato n.º 5 de 13 de janeiro de 2010*

(78) Esta adenda ao contrato n.º 5 de 13 de janeiro de 2010, válida até 31 de março de 2013, especifica as rotas operadas pela Ryanair a partir do aeroporto de La Rochelle, a contar do período de verão de 2010, que se compromete a operá-las nas seguintes condições:

— Londres Stansted: tráfego mínimo de 53 000 passageiros (à chegada e à partida) por ano completo;

— Dublim (apenas no verão): tráfego mínimo de 17 000 passageiros (à chegada e à partida) por ano completo;

— Bruxelas-Charleroi (apenas no verão): tráfego mínimo de 17 000 passageiros (à chegada e à partida) por ano completo;

— Oslo Rygge (apenas no verão): tráfego mínimo de 17 000 passageiros (à chegada e à partida) por ano completo.

(79) Esta adenda completa o contrato n.º 5 de 13 de janeiro de 2010.

— *Contrato 7: adenda n.º 2 de 28 de janeiro de 2011 ao contrato n.º 5 de 13 de janeiro de 2010*

(80) Em virtude desta adenda ao contrato n.º 5 de 13 de janeiro de 2010, a Ryanair compromete-se a assegurar uma rota para o Porto (apenas no verão) a contar do período de verão de 2011 com um tráfego mínimo de 17 000 passageiros (à chegada e à partida) por ano completo.

b) Contratos de serviços de *marketing* celebrados entre a CCI e a Ryanair/AMS

(81) Conforme indicado no Quadro 9, a CCI celebrou igualmente várias convenções de *marketing*. Entre 2003 e 2006, estas convenções foram assinadas entre a CCI e a Ryanair e, a partir de 2006, com a sociedade AMS, filial a 100 % da Ryanair.

— *Contrato A: Contrato de 1 dezembro de 2003 celebrado com a Ryanair*

(82) Em 1 de dezembro de 2003, é celebrado um contrato entre a CCI e a Ryanair com aplicação retroativa com efeitos desde 1 de maio de 2003 até 31 de dezembro de 2003. A Ryanair compromete-se a operar, a partir de 1 de maio de 2003, uma rota diária entre La Rochelle e Londres Stansted, bem como a eventualmente abrir uma ou várias rotas suplementares para Frankfurt-Hahn, Bruxelas-Charleroi ou qualquer outro aeroporto, no mínimo 340 dias por ano.

(83) Nos termos deste contrato, a Ryanair compromete-se a incluir na sua página Internet três hiperligações para páginas de turismo ligadas à região de La Rochelle e a criar uma campanha de promoção das suas rotas com o aeroporto de La Rochelle.

(84) A CCI paga à Ryanair o montante de [...] EUR:

— […] EUR no momento da assinatura do contrato;

— […] EUR aquando da apresentação da Ryanair de um resumo das ações de *marketing* empreendidas e do respetivo custo, devendo este ascender, no mínimo, a […] EUR.

— *Contrato B: Contrato de 3 de junho de 2004 celebrado com a Ryanair*

(85) Em 3 de junho de 2004, é celebrado um contrato entre a CCI e a Ryanair por um período compreendido entre 1 de janeiro de 2004 e 30 de abril de 2006. A Ryanair compromete-se a operar, a partir de 1 de janeiro de 2004, uma rota diária entre La Rochelle e Londres-Stansted, bem como a eventualmente abrir uma ou várias rotas suplementares para Frankfurt-Hahn, Bruxelas-Charleroi ou qualquer outro aeroporto, no mínimo 340 dias por ano. A Ryanair compromete-se igualmente com uma taxa de ocupação dos seus voos de, pelo menos, 60 %.

(86) Nos termos deste contrato, a Ryanair compromete-se a incluir na sua página Internet hiperligações para páginas de turismo ligadas à região de La Rochelle.

(87) A CCI paga à Ryanair montante de […] EUR por ano, que é reduzido se a Ryanair não alcançar os seus objetivos de ocupação. O mesmo é então recalculado proporcionalmente ao número de passageiros transportados. Os pagamentos são trimestrais e os eventuais pagamentos em excesso são compensados de um ano para o outro.

(88) No tocante ao montante pago à Ryanair pela CCI para os dois anos seguintes, não foi facultado qualquer documento à Comissão que ateste um montante exato.

— *Contrato C: contrato de 1 de abril de 2006 celebrado com a AMS relativo à Grã-Bretanha*

(89) Em 1 de abril de 2006, foi celebrado um contrato entre a CCI e a AMS por um período de três anos, que entrou em vigor a partir de 1 de maio de 2006. Este contrato está relacionado com o compromisso da Ryanair de operar uma rota entre La Rochelle e Londres Stansted com um mínimo de 95 000 passageiros por ano.

(90) Nos termos deste contrato, a AMS compromete-se a assegurar diferentes serviços de *marketing* na página www.ryanair.com em troca de um pagamento de […] EUR por ano, ou seja, […] EUR por mês:

— a presença de uma hiperligação para a página Internet indicada pela CCI na página inicial da versão inglesa da página Internet da Ryanair ([19]) durante 56 dias, no valor de […] EUR;

— a presença de quatro parágrafos de 150 palavras na secção «5 coisas para fazer» na página relativa ao destino La Rochelle da página Internet da Ryanair, no valor de [...] EUR;

— a presença de duas hiperligações para a página Internet indicada pela CCI na barra de estado da página relativa ao destino la Rochelle da página Internet da Ryanair, no valor de [...] EUR;

— a presença de uma hiperligação para a página Internet indicada pela CCI na secção «5 coisas para fazer» na página relativa ao destino La Rochelle da página Internet da Ryanair, no valor de [...] EUR;

— o envio de uma mensagem de correio eletrónico de promoção de La Rochelle aos subscritores britânicos e irlandeses da página Internet da Ryanair, no valor de [...] EUR.

(91) Podem ser acordados serviços suplementares entre as partes. Os pagamentos destes serviços pela CCI são efetuados mensalmente com base nas faturas enviadas pela AMS.

— *Contratos D e E: contrato de 1 de abril de 2006 e a sua adenda de 1 de junho de 2007 celebrados com a AMS relativos à Irlanda*

(92) Em 1 de abril de 2006, foi celebrado o contrato D entre a CCI e a AMS por um período de três anos, que entrou em vigor a partir de 1 de maio de 2006. Este contrato está relacionado com o compromisso de Ryanair de operar uma rota entre La Rochelle e Dublim com um mínimo de 45 000 passageiros por ano.

(93) Nos termos deste contrato, a AMS compromete-se a incluir uma hiperligação na página Internet da Ryanair, www.ryanair.com, para uma página Internet criada pela CCI, 212 dias por ano, por um montante de […] EUR por ano, ou seja […] EUR por mês. Podem ser acordados serviços suplementares entre as partes. Os pagamentos destes serviços pela CCI são efetuados mensalmente com base nas faturas enviadas pela AMS.

([19]) Tradução livre da menção «the www.ryanair.com English language homepage» que figura no contrato.

(94) O contrato D foi alterado por uma adenda em 1 de junho de 2007 (contrato E) que redefinia os serviços de *marketing* para o ano de 2007: A AMS compromete-se a incluir na página Internet da Ryanair uma hiperligação para uma página Internet concebida pela CCI, durante 45 dias no período compreendido entre junho e setembro de 2007 em vez de 212 dias por ano, por um montante de [...] EUR.

— *Contrato F: contrato de 21 de setembro de 2007 celebrado com a AMS relativo a Inglaterra*

(95) A CCI-aeroporto assinou o contrato F em 21 de setembro de 2007, que tem por objeto os serviços de *marketing* na página Internet britânica da Ryanair. Esta adenda ao contrato C adita aos serviços de *marketing* previstos por este último o envio de cinco mensagens de correio eletrónico suplementares durante o inverno 2007/2008 aos 255 000 subscritores ingleses da lista de divulgação da Ryanair. Estes serviços suplementares serão remunerados num valor de [...] EUR.

— *Contrato G: contrato de 17 de setembro de 2009 celebrado com a AMS relativo à Grã-Bretanha*

(96) Em 17 de setembro de 2009, foi celebrado um contrato entre a CCI e a AMS por um período de três anos, com aplicação retroativa com efeitos desde 1 de janeiro de 2009. Este contrato está relacionado com o compromisso da Ryanair de operar uma rota entre La Rochelle e Londres Stansted com um mínimo de 53 000 passageiros por ano.

(97) Nos termos deste contrato, a AMS compromete-se a assegurar diferentes serviços de *marketing* em troca de um pagamento de […] EUR por ano:

— a presença de uma hiperligação para a página Internet indicada pela CCI na página inicial da versão britânica da página Internet da Ryanair, www.ryanair.com, durante 22 dias, no valor de […] EUR;

— a presença de um parágrafo na página relativa ao destino La Rochelle da página Internet da Ryanair, no valor de [...] EUR;

— a presença de uma ligação ao sítio Internet indicado pela CCI na barra de estado da página relativa ao destino La Rochelle do sítio Internet da Ryanair, de um valor de […] EUR.

(98) O valor total destes serviços ascende a [...] EUR, ao qual é aplicado um desconto. As partes podem acordar serviços suplementares.

— *Contratos H e J: contrato de 17 de setembro de 2009 e respetiva adenda celebrados com a AMS relativos à Bélgica*

(99) Em 17 de setembro de 2009, foi celebrado um contrato entre a CCI e a AMS por uma vigência de três anos, com aplicação retroativa com efeitos desde 1 de janeiro de 2009 (contrato H). Este contrato está relacionado com o compromisso da Ryanair de operar uma rota entre La Rochelle e Bruxelas-Charleroi com um mínimo de 9 000 passageiros no primeiro ano e 16 000 passageiros nos anos seguintes.

(100) Nos termos deste contrato, a AMS compromete-se a incluir uma hiperligação para a página Internet indicada pela CCI na página inicial das páginas Internet neerlandesa e belga da Ryanair (www.ryanair.com) ([20]) durante 95 dias no primeiro ano e 160 dias nos anos seguintes. Com um valor respetivo de […] EUR e de […] EUR, estes serviços serão faturados à CCI, […] EUR no primeiro ano e […] EUR nos anos seguintes. As partes podem acordar serviços suplementares.

(101) Este contrato foi alterado no mesmo dia por uma adenda nos termos da qual a AMS (contrato J) compromete-se a incluir uma hiperligação para a página Internet indicada pela CCI na página inicial das versões neerlandesa e belga da página Internet da Ryanair, www.ryanair.com, durante dez dias suplementares para o período de 2009. Este serviço suplementar será faturado no valor de [...] EUR.

— *Contrato I: contrato de 17 de setembro de 2009 celebrado com a AMS relativo à Irlanda*

(102) Em 17 de setembro de 2009, foi celebrado um outro contrato entre a CCI e a AMS por um período de três anos, com aplicação retroativa com efeitos desde 1 de janeiro de 2009 (contrato I). Este contrato está relacionado com o compromisso de Ryanair de operar uma rota entre La Rochelle e Dublim com um mínimo de 17 000 passageiros por ano.

([20]) Tradução livre da menção «the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage».

(103) Nos termos deste contrato, a AMS compromete-se a incluir uma hiperligação para a página Internet indicada pela CCI na página inicial da versão irlandesa da página Internet da Ryanair, www.ryanair.com, durante 200 dias. Com um valor de […] EUR, este serviço é faturado a […] EUR por ano à CCI. As partes podem acordar serviços suplementares.

— *Contrato K: Contrato de 25 de fevereiro de 2010 celebrado com a AMS*

(104) Em 25 de fevereiro de 2010, foi celebrado um contrato entre a CCI e a AMS por um período de três anos, que entrou em vigor em 31 de março de 2010 (contrato K). Este contrato substitui e anula os contratos anteriores entre as partes.

(105) Em 2009, foram assinados três contratos de serviços de *marketing* para cada um dos mercados nos quais estavam previstas ações de *marketing*: Grã-Bretanha, Irlanda e Bélgica. Todavia, em 2010, as partes celebraram um único contrato para a totalidade destes mercados.

(106) Este contrato está relacionado com a operação pela Ryanair das rotas que ligam o aeroporto de La Rochelle ao Reino Unido, à Irlanda e à Noruega (esta última constitui, portanto, uma nova rota). Embora o contrato não preveja qualquer obrigação de tráfego ou de frequência, o contrato prevê, contudo, que em caso de redução da frequência ou de cancelamento de uma destas rotas, o pacote de serviços de *marketing* será alterado em conformidade.

(107) Nos termos deste contrato, a AMS compromete-se a assegurar diferentes serviços de *marketing* por um montante de […] EUR por ano:

— a presença de cinco parágrafos na secção «5 coisas para fazer» da página Internet da Ryanair;

— a presença de três hiperligações na página Internet da Ryanair;

— a presença durante 90 dias de uma hiperligação na página inicial das versões irlandesa, norueguesa e neerlandesa da página Internet da Ryanair;

— a presença durante 50 dias de uma hiperligação na página inicial da versão britânica da página Internet da Ryanair.

(108) As partes podem acordar serviços suplementares.

(109) Este contrato foi alterado pelas três adendas apresentadas *infra*.

— *Contrato L: adenda n.º 1 ao contrato K de 25 de fevereiro de 2010 relativo à Irlanda*

(110) Em 23 de junho de 2010 é assinada uma primeira adenda ao contrato K de 25 de fevereiro de 2010. Está relacionada com o compromisso da Ryanair de operar uma rota entre La Rochelle e Cork. Nos termos deste contrato, a AMS compromete-se a aumentar para 70 dias a duração da presença de uma hiperligação na página Internet da Ryanair, www.ryanair.com, para uma página Internet escolhida pela CCI por um montante de [...] EUR.

— *Contrato M: adenda n.º 2 ao contrato K de 25 de fevereiro de 2010 relativo a Portugal*

(111) Nos termos deste contrato, assinado em 11 de fevereiro de 2011, a AMS compromete-se a assegurar diferentes serviços de *marketing* por um montante de […] EUR, faturados a […] EUR por ano:

— a presença de uma hiperligação para a página Internet indicada pela CCI na secção «Aeroporto e Turismo» da página inicial da versão portuguesa da página Internet da Ryanair, www.ryanair.com, 365 dias por ano;

— a apresentação de La Rochelle (texto, imagem e hiperligação escolhidos pela CCI) na página inicial da versão portuguesa da página Internet da Ryanair, quatro semanas por ano.

— *Contrato N: adenda n.º 3 ao contrato K de 25 de fevereiro de 2010 relativo à Noruega*

(112) Em 2011 é assinada uma terceira adenda ao contrato K de 25 de fevereiro de 2010. Nos termos deste contrato, a AMS compromete-se a assegurar diferentes serviços de *marketing* por um montante de […] EUR, faturados a […] EUR no primeiro ano e de [...] EUR faturados a [...] EUR no segundo ano.

(113) No primeiro ano (de 31 de março de 2011 a 31 de outubro de 2011), os serviços eram os seguintes:

— a apresentação de La Rochelle (texto, imagem e hiperligação escolhidos pela CCI) na página inicial da versão norueguesa da página Internet da Ryanair, seis semanas por ano;

— a presença de uma faixa escolhida pela CCI na barra de estado do lado direito da página inicial da versão norueguesa da página Internet da Ryanair, www.ryanair.com, quatro meses por ano.

(114) No segundo ano (de 31 de março de 2012 a 31 de outubro de 2012), os serviços eram os seguintes:

— a apresentação de La Rochelle (texto, imagem e hiperligação escolhidos pela CCI) na página inicial da versão norueguesa da página Internet da Ryanair, três semanas por ano;

— a presença de uma faixa escolhida pela CCI na barra de estado do lado direito da página inicial da versão norueguesa da página Internet da Ryanair, três meses por ano.

3.2.2.2. Contratos celebrados com a Flybe, Aer Arann e Jet2

a) A decisão tarifária sobre as taxas de 27 de março de 2008

(115) A decisão tarifária sobre as taxas de 27 de março de 2008 visada pela Cocoeco prevê medidas de incentivo para a abertura de novas rotas regulares. Com efeito, esta decisão tarifária prevê um sistema de descontos degressivos das taxas aeronáuticas, limitado a três anos para o lançamento de novas rotas ou a continuação da operação das rotas existentes durante a época aeronáutica de inverno. A decisão tarifária especifica as condições nas quais estes descontos podem ser concedidos:

— a concessão de descontos pela abertura de novas rotas regulares ([21]) está sujeita às seguintes condições: i) nova rota regular (sazonal ou anual), ii) colocação em serviço em 2008 e iii) oferta de lugares superior a 2 000 para a época IATA primavera-verão;

— a concessão de descontos pela operação das rotas no inverno está sujeita às seguintes condições: i) a rota existe, mas nunca foi operada na época de inverno IATA antes de 2008 e ii) medidas exclusivamente aplicáveis durante o período de inverno.

(116) Os descontos previstos para estas medidas de incentivo são apresentados no Quadro 10 *infra*.

Quadro 10

Descontos sobre as taxas aeroportuárias que podem ser concedidos no âmbito da decisão tarifária de 27 de março de 2008

	Ano 1	Ano 2	Ano 3
Taxa de aterragem	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Balizagem	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Estacionamento	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Taxa de passageiros	- 75 %	- 50 %	- 25 %

Fonte: autoridades francesas

b) Contrato celebrado com a Jet2

(117) Em 4 de julho de 2008, a CCI e a companhia Jet2 celebraram um contrato de taxas aeroportuárias, com uma vigência de três anos com aplicação retroativa com efeitos desde 12 de maio de 2008, para as rotas de Edimburgo e de Leeds ([22]).

([21]) A definição de nova rota regular é, segundo a França, a que consta das Orientações de 2005.

([22]) O contrato de 12 de maio de 2008 entre a CCI e a Jet2 menciona igualmente uma rota entre La Rochelle e Belfast, que teria sido prevista para a época de 2009; contudo, as autoridades francesas esclareceram que a rota entre La Rochelle e Belfast é um projeto que acabou por nunca se concretizar.

(118) Este contrato prevê igualmente a concessão de descontos significativos sobre as taxas aeroportuárias correspondentes aos apresentados no Quadro 10. Além disso, a Jet2 compromete-se a propor, pelo menos, 2 000 lugares por época. Caso contrário, os descontos sofrerão uma redução de 5 % no ano seguinte.

(119) Este contrato prevê, por outro lado, o pagamento de uma «*contribuição para apoiar a comercialização chamada de "marketing"*» de [...] EUR pela CCI no ano 1 (2008) e para os anos 2 e 3 (*a priori* 2009 e 2010), o pagamento de uma contribuição de *marketing* cujo montante será «*redefinido em função do programa de voos*». Segundo este contrato, o montante da contribuição de *marketing* poderá ser redefinido mediante uma adenda em função da ocupação realizada e da evolução do programa de voos. Para receber esta contribuição, o contrato prevê que a companhia Jet2 emitirá uma fatura acompanhada de comprovativos (plano de *marketing*, fatura das ações de promoção empreendidas). Para beneficiar destes auxílios, a companhia Jet2 compromete-se a propor, no mínimo, 2 000 lugares por rota e por época IATA primavera-verão. Caso o número de lugares definido acima não fosse alcançado durante o período em apreço, a Jet2 não poderia, de acordo com o contrato, beneficiar do pagamento da contribuição de *marketing* do ano em causa.

(120) Segundo as informações apresentadas pela França na sua carta de 30 de agosto de 2011, foi pago um montante de [...] pela CCI em 2008 e em 2009, mas em 2010 a CCI não pagou qualquer montante à Jet2.

c) Contratos celebrados com a Flybe e Aer Arann

(121) A Comissão analisa os contratos de taxas aeroportuárias celebrados entre a CCI e as companhias aéreas Flybe e Aer Arann:

— Contrato celebrado em 18 de março de 2009 com a companhia Flybe, por um período de três anos com aplicação retroativa com efeitos desde 3 de maio de 2008, para a rota de Glasgow;

— Contrato celebrado com a companhia Aer Arann, por um período de três anos com efeitos a partir de 24 de maio de 2008 (a data de assinatura não é especificada no contrato), para a rota de Cork.

(122) Estes dois contratos preveem igualmente a concessão de descontos significativos sobre as taxas aeroportuárias correspondentes aos apresentados no Quadro 10. Além disso, nos termos destes dois contratos, as companhias comprometem-se a propor, pelo menos, 2 000 lugares por época. Caso contrário, os descontos sofrerão uma redução de 5 % no ano seguinte.

(123) A França esclareceu que estes descontos foram concedidos no âmbito das condições estabelecidas pela decisão tarifária sobre as taxas de 27 de março de 2008.

3.2.2.3. Contratos celebrados com a Buzz

(124) De acordo com o relatório do CRC, a companhia Buzz, filial da KLM, inaugurou a primeira rota de baixo custo entre La Rochelle e Londres Stansted na primavera de 2001 ([23]). O relatório do CRC indica que a Buzz foi sujeita às taxas aeroportuárias no cumprimento das grelhas tarifárias em vigor. O relatório do CRC indica, além disso, que a Buzz beneficiou de ações de promoção e de despesas de comunicação num montante total de 59 068,51 EUR em 2001 e 2002. Por último, o CRC menciona que a companhia Ryanair retomou de facto a rota em 2003, sendo que a CCI lhe faturava os seus serviços nas mesmas condições aplicáveis à Buzz até ao fim do ano.

(125) A França indica que apenas um contrato, o de 8 de novembro de 2002, foi celebrado com a Buzz. A convenção de 8 de novembro de 2002 de serviços aeroportuários entre a CCI e a Buzz tem por objeto os serviços regulares operados pela Buzz para o aeroporto de La Rochelle e as condições de utilização da infraestrutura para um período de três anos.

(126) A França esclarece igualmente que as ações de promoção e as despesas de comunicação respeitantes à Buzz mencionadas no relatório do CRC correspondem, na verdade, a ações de comunicação realizadas no âmbito de uma convenção celebrada com a Maison de la France e não com a Buzz. Segundo a CCI, não foi portanto efetuado qualquer pagamento a título de *marketing* à companhia Buzz.

([23]) Segundo a CRC, *«a abertura da rota La Rochelle/Londres Stansted em 2001 foi objeto de um acordo de serviços retroativo com efeitos desde 8 de novembro de 2002(…) por um período de três anos produzindo efeitos em 25 de março de 2001»*.

3.2.2.4. Relação com a easyJet

(127) O relatório do CRC refere que a companhia easyJet «*solicitou um auxílio ao marketing no valor de* [...] *EUR*» para a rota com destino a Bristol em 2006, auxílio ao *marketing* que teria sido objeto de um acordo verbal à data da conclusão do relatório.

(128) A França indica que, contrariamente à informação contida no relatório do CRC, a easyJet não recebeu qualquer financiamento para serviços de *marketing* ou de publicidade. A França esclarece que, embora tenha havido uma conversa informal que conjeturava uma tal contribuição no âmbito das negociações entre o aeroporto e a easyJet, este projeto nunca foi executado e, por conseguinte, não foi celebrada com a easyJet qualquer convenção de apoio ao *marketing*.

4. MOTIVOS PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

(129) A Comissão considerou necessário dar início ao procedimento formal de investigação para, por um lado, analisar todas as contribuições financeiras das diferentes entidades e autoridades públicas à CCI, operador do aeroporto de La Rochelle, desde 2001 até à data da decisão de início do procedimento, descritas na secção 3.1 e, por outro, apreciar os eventuais auxílios às companhias aéreas previstos no conjunto dos contratos entre a CCI e as companhias aéreas, descritos na secção 3.2.2, de 2001 até à data da decisão de início do procedimento (8 de fevereiro de 2012).

4.1. **Medidas concedidas ao aeroporto**

(130) Na sua apreciação das contribuições financeiras à CCI, operador do aeroporto de La Rochelle, a Comissão manifestou as suas dúvidas no que diz respeito à existência de uma auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, e quanto à sua compatibilidade com o mercado interno na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

4.1.1. *Existência de um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE*

(131) As autoridades francesas afirmaram que certos financiamentos pagos pelo Estado tinham como objetivo cobrir os custos que se inscreviam em missões de poder público que não constituíam uma atividade económica na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. No entanto, esses financiamentos devem servir exclusivamente para compensar os custos daí decorrentes e não podem ser afetados a outras atividades económicas ([24]). A Comissão considera que não dispunha de informações suficientes sobre a natureza exata dos custos que se inscrevem em atividades de poder público e não podia igualmente excluir que foi concedida uma vantagem ao aeroporto na forma da cobertura desses custos.

(132) A França afirmou igualmente que os financiamentos em causa não representavam uma vantagem na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Considera que a gestão do aeroporto de La Rochelle constitui um serviço de interesse económico geral no seu conjunto. Por conseguinte, a Comissão apreciou as medidas de apoio financeiro a favor da CCI à luz da jurisprudência *Altmark* ([25]). Considerou que a França não tinha demonstrado a observância de nenhuma das quatro condições impostas pelo acórdão *Altmark* necessárias para a exclusão de uma vantagem na compensação dos custos incorridos com um serviço de interesse económico geral.

(133) No que se refere à compatibilidade dos apoios financeiros à CCI segundo o princípio do operador numa economia de mercado, a Comissão não pôde excluir que os mesmos tivessem conferido uma vantagem seletiva à CCI, ao longo de todo o período abrangido pela decisão, constituindo, assim, auxílios estatais.

4.1.1.1. Financiamento da infraestrutura e financiamento de atividades de poder público

(134) A Comissão indicou que não dispõe de elementos que lhe permitam considerar que as subvenções à infraestrutura provenientes das entidades públicas apresentam uma rendibilidade financeira ou que é esperado um qualquer retorno das mesmas.

([24]) Acórdão do Tribunal de 18 de março de 1997, e, C-343/95, EU:C:1997:160; Decisão da Comissão de 19 de março de 2003 (auxílio estatal N309/2002) (JO C 148 de 25.6.2003) e Decisão da Comissão de 16 de outubro de 2002 (auxílio estatal N438/2002) — Subvenções às administrações portuárias belgas para realização de missões da competência das autoridades públicas (JO C 284 de 21.11.2002).

([25]) Acórdão do Tribunal de 24 de julho de 2003, Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, EU:C:2003:415.

(135) No que diz respeito à subvenção destinada a financiar as chamadas atividades de poder público, a Comissão continuava a ter dúvidas, conforme explicado anteriormente, quanto à natureza exata dos custos suportados pelo Estado e que se inserem, segundo as autoridades francesas, no exercício de prerrogativas de poder público.

4.1.1.2. Financiamento da exploração

(136) A Comissão, baseando-se no relatório do CRC, considerou que certas transferências financeiras entre as contas da CCI-serviço geral e as contas da CCI-aeroporto não pareciam ter sido efetuadas no âmbito de transações puramente comerciais.

(137) Parece, em primeiro lugar, que a CCI-serviço geral subfaturou alguns dos seus serviços ao aeroporto, sendo que as contas do aeroporto não refletem os custos reais destes serviços. A Comissão não excluiu que a eventual subfaturação tinha como objetivo atenuar o resultado deficitário do aeroporto entre 2001 e 2006.

(138) Verifica-se, em segundo lugar, que o funcionamento do aeroporto foi subvencionado através de adiantamentos reembolsáveis autorizados pelo orçamento geral da CCI em benefício das contas do aeroporto, que parecem constituir recursos financeiros disponibilizados a custo zero.

(139) A Comissão considerou igualmente que a remuneração paga à CCI pelos serviços de gestão e de exploração do aeroporto de Rochefort parecia superior às condições normais de mercado, nomeadamente em virtude da ausência de tráfego na plataforma.

(140) Ademais, sobre a verba recebida pelo aeroporto de La Rochelle a título desta prestação de serviço, o valor de 40 000 EUR não corresponde à cobertura dos custos incorridos pela CCI devido aos serviços, mas a uma «remuneração do prestador», o que corresponde a uma taxa média de 16 % do montante total faturado para estes serviços.

(141) No que se refere às contribuições financeiras à operação de certas rotas aéreas pagas à CCI por diferentes entidades públicas, a Comissão questionou-se sobre a natureza dessas medidas: pagamentos ao aeroporto, o facto de transitarem através das contas do aeroporto, ou ainda auxílios às companhias aéreas em questão.

4.1.2. *Compatibilidade do auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE*

(142) A Comissão aplicou as Orientações de 2005, a fim de avaliar a compatibilidade das medidas a favor do investimento com o mercado interno ([26]). A Comissão considerou não dispor de todos os elementos que lhe permitam apreciar a compatibilidade das medidas em causa à luz dos critérios instituídos pelas Orientações de 2005.

(143) A Comissão manifestou igualmente dúvidas quanto à compatibilidade com o mercado interno de uma eventual sobrecompensação das atividades de poder público e de eventuais auxílios ao funcionamento a favor da CCI.

4.2. **Medidas a favor das companhias aéreas**

(144) No que concerne a apreciação das medidas a favor das companhias aéreas, a Comissão manifestou igualmente as suas dúvidas no que diz respeito à existência de uma auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, e quanto à sua compatibilidade com o mercado interno na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

4.2.1. *Existência de um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE*

(145) A Comissão avaliou a presença de uma vantagem seletiva nos contratos celebrados com as companhias aéreas analisando se, em circunstâncias similares, um operador aeroportuário privado que exerça as suas atividades em condições normais de uma economia de mercado teria celebrado acordos comerciais análogos aos celebrados pela CCI.

([26]) Certas medidas adotadas antes da publicação destas orientações têm de ser analisadas à luz da prática decisória anterior da Comissão. Uma vez que os critérios instituídos pela prática anterior foram consolidados pelas Orientações de 2005, estas são portanto aplicáveis diretamente a estas medidas.

(146) Observou, a título preliminar, que durante o período em apreço, o aeroporto era deficitário em todos os exercícios ([27]), e que, segundo o relatório do CRC, as tarifas praticadas pelo aeroporto eram discriminatórias entre as companhias aéreas ([28]). Por todas estas razões, a Comissão tem dúvidas de que o aeroporto tenha atuado como um investidor prudente nas suas relações comerciais com as companhias aéreas que servem o aeroporto de La Rochelle.

(147) A Comissão considera que, para determinar se a entidade gestora do aeroporto tinha atuado como um investidor prudente numa economia de mercado pautado por perspetivas de rendibilidade ([29]), os contratos celebrados deviam ser apreciados para cada período considerado, no momento da sua conclusão.

4.2.1.1. Existência de uma vantagem seletiva nos contratos celebrados com a Ryanair/AMS

(148) A Comissão entendeu que os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing* deviam ser apreciados em conjunto, uma vez que a Ryanair e a AMS constituem, de facto, um beneficiário único das medidas em causa. Ademais, a Comissão considerou que a assinatura dos contratos de serviços de *marketing* estava condicionada à celebração dos contratos de serviços aeroportuários, sendo que a única vantagem esperada dos contratos de serviços de *marketing* residia no aumento do número de passageiros que utilizam a Ryanair a partir do aeroporto.

(149) A Comissão manifestou dúvidas sobre se o operador aeroportuário, ao celebrar os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing*, atuou como um operador prudente numa economia de mercado que prossegue uma política estrutural, global ou setorial, e estava pautado por perspetivas de rendibilidade a mais ou menos longo prazo. Com efeito, a Comissão observou que não existia nenhum estudo de mercado e/ou plano de atividades referente aos diversos contratos celebrados com a Ryanair/AMS, que justificasse economicamente a decisão do aeroporto de assumir tais compromissos para com a Ryanair/AMS.

(150) Segundo a França, o fundamento económico da celebração destes contratos reside nos benefícios que geram para a atividade e o turismo da região. No entanto, a Comissão salientou que não podiam ser tidas em conta considerações de desenvolvimento regional para a aplicação do teste do investidor prudente ([30]).

(151) A Comissão interrogou-se sobre as tarifas aeronáuticas aplicadas à Ryanair, nomeadamente no âmbito da convenção assinada em 10 de dezembro de 2003, em virtude da qual a companhia ficou isenta do pagamento da taxa de balizagem.

(152) No que concerne o custo dos contratos de serviços de *marketing*, a Comissão fez notar que diferentes entidades públicas tinham participado no respetivo financiamento. Por conseguinte, interrogou-se sobre a proficuidade de apreciar o comportamento do aeroporto conjuntamente com o do Estado ou de outras autoridades públicas que controlam a entidade gestora do aeroporto ou intervêm no seu financiamento.

(153) A Comissão também se interrogou sobre a existência real dos serviços de assistência em escala previstos pelos sucessivos contratos celebrados com a Ryanair, designadamente o contrato de «*Handling*», de 10 de dezembro de 2003, entre a Ryanair e a CCI. Com efeito, a França indicou na sua resposta de 30 de agosto de 2011 que a CCI não assegurava qualquer serviço de assistência em escala.

(154) Por todas estas razões, a Comissão considerou ter dúvidas sobre o facto de o aeroporto e as entidades públicas que contribuíram para os custos de funcionamento da Ryanair terem agido como um investidor prudente numa economia de mercado ao celebrar as convenções analisadas.

([27]) O relatório do CRC, de 13 de maio de 2008, publicou os resultados financeiros do aeroporto entre 2001-2006. O facto de o aeroporto ter sido igualmente deficitário durante o período posterior a 2006 foi referido pela França na sua carta de 30 de agosto de 2011.

([28]) Segundo o relatório do CRC, a companhia Airlinair é a única a pagar a taxa de balizagem, ao passo que as companhias de baixo custo estão isentas durante a época de inverno, ou mesmo no verão para horários correspondentes à noite aeronáutica (ver capítulo 3.1 do relatório).

([29]) Acórdão do Tribunal de 21 de março de 1991, Itália/Comissão («Alfa Romeo»), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, n.º 20, e acórdão do Tribunal de 12 de dezembro de 2000, Alitalia/Comissão, T-296/97, EU:T:2000:289, n.º 84.

([30]) Acórdão do Tribunal de 21 de janeiro de 1999, Neue Maxhütte stahlwerke e Lech Stahlwerke/Comissão, T-129/95, T-2/96 e T-97/96, EU:T:1999:7, n.º 120.

4.2.1.2. Existência de uma vantagem seletiva nos contratos celebrados com a Jet2, a Flybe e a Aer Arann

(155) A Comissão observou que as convenções assinadas com as companhias aéreas Jet2, Flybe e Aer Arann deram origem a reduções substanciais dos custos de taxas ([31]) e que, segundo a França, essas reduções foram aplicadas de forma não discriminatória a todas as companhias que preenchiam os critérios da decisão tarifária de 27 de março de 2008 (ver a secção 3.3.2.2).

(156) Contudo, a Comissão observou que, conforme mencionado pela França, durante o período em apreço o aeroporto foi deficitário. A rentabilidade destas medidas de incentivo foi calculada com base em estimativas dos custos operacionais, o que dispensa as companhias aéreas de participar no financiamento das infraestruturas utilizadas. Por conseguinte, a Comissão considerou que estas medidas de incentivo eram suscetíveis de privar o aeroporto de receitas de operacionais indispensáveis ao seu equilíbrio financeiro.

4.2.1.3. Existência de uma vantagem seletiva resultante dos montantes pagos à Jet2, easyJet e Buzz como contrapartida dos seus serviços de *marketing*.

(157) A França fez referência, no âmbito do pedido de informações complementares, a montantes pagos à companhia Jet2 no valor de [...] EUR em 2009 pelos seus serviços de *marketing*. Acresce que o relatório do CRC menciona que a companhia easyJet «*solicitou um auxílio de marketing no valor de* [...] EUR» para a rota com destino a Bristol em 2006 ([32]), e que a companhia Buzz beneficiou de ações de promoção e de despesas de comunicação num montante total de 59 068,51 EUR em 2001 e 2002.

(158) A Comissão considerou não dispor de informações suficientes que provem que os montantes pagos não constituem auxílios, ou que tenham sido efetuados em conformidade com o princípio do investidor prudente e que as contrapartidas, na forma de serviços de *marketing*, correspondem aos montantes pagos.

4.2.2. *Compatibilidade do auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE*

(159) A Comissão considerou que a compatibilidade das medidas concedidas posteriormente à publicação das Orientações de 2005 devia ser apreciada à luz das referidas orientações e que a compatibilidade das medidas concedidas anteriormente à publicação dessas mesmas orientações devia ser apreciada de acordo com a prática decisória da Comissão na altura da sua concessão. Todavia, a Comissão acrescentou que ao adotar as Orientações de 2005 tinha consolidado a sua prática decisória quanto à avaliação da compatibilidade dos auxílios concedidos às entidades gestoras de aeroportos e que os critérios estabelecidos pelas referidas orientações eram igualmente aplicáveis às medidas concedidas antes da publicação das mesmas.

(160) A Comissão considerou que, com base nas informações de que dispõe, tinha dúvidas sobre a compatibilidade das medidas a favor das companhias aéreas com o mercado interno.

5. **OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

(161) A Comissão recebeu observações dos seguintes terceiros interessados:

— a CCI, a Ryanair e a AMS;

— as seguintes empresas: Doc Services, Fountaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma e La Rochelle Evénements;

— as seguintes associações: Amicale Rivedoux, Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré, Envol Vert, Ile de Tourisme Ré, Association des Professionnels du Nautisme Rochelais, Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI), Destination La Rochelle;

([31]) 75 % no 1.º ano, 50 % no 2.º ano e 25 % no 3.º ano.
([32]) Capítulo 5.1.1 do relatório do CRC.

— as seguintes entidades públicas; os Conselheiros do Comércio Externo, o Departamento de Charente-Maritime, o Posto de Turismo de La Rochelle, a CCI Poitou-Charentes, a CCI Angoulême, o Charente-Maritime Tourisme, a *Communauté d'Agglomération* de La Rochelle, a Câmara Municipal de Royan, a Vendée Tourisme e a Região Poitou-Charentes;

— particulares.

5.1. **Observações da CCI**

(162) As observações da CCI seguem a mesma linha das transmitidas pela França em 12 de abril de 2012, às quais a CCI apresenta elementos complementares.

— *Observações respeitantes às medidas a favor do aeroporto*

(163) Em primeiro lugar, a CCI considera que as medidas analisadas pela Comissão não são suscetíveis de afetar a concorrência, uma vez que nenhum dos dois aeroportos situados na zona de influência do aeroporto de La Rochelle (Rochefort/Saint-Aignan e Niort) assegura rotas comerciais. Constata igualmente que o aeroporto de Angoulême está situado na zona de influência do aeroporto de La Rochelle, o qual se encontra a duas horas de automóvel do mesmo.

(164) No atinente aos auxílios ao investimento, a CCI considera que uma parte dos auxílios ao investimento analisados visavam o exercício de missões de poder público de proteção e segurança e, portanto, não constituem auxílios estatais. É o caso das missões e das infraestruturas financiadas através da taxa de segurança e das infraestruturas dedicadas às seguintes atividades não económicas: posto de controlo/segurança, controlo aduaneiro, hangar que permite o estacionamento de três veículos de combate a incêndio.

(165) A CCI considera igualmente que está mandatada para prestar um serviço de interesse económico geral (doravante «SIEG»). O artigo L.170-1 do Código Comercial confia-lhe uma missão de desenvolvimento económico, de atratividade e de ordenamento do território e a gestão do aeroporto no seu território participa nesta missão. A CCI sublinha que a cidade de La Rochelle não tem litoral. Trata-se do único aglomerado populacional francês com mais de 150 000 habitantes que não é servido por autoestrada e recorda que também não é servido por uma linha férrea de alta velocidade, nem prevê vir a sê-lo, e que são necessárias mais de três horas de comboio para chegar a Paris.

(166) A título subsidiário, a CCI considera que o financiamento das infraestruturas deve ser considerado como auxílios compatíveis, tendo em conta as práticas da Comissão entre 2000 e 2005 e à luz das Orientações de 2005.

(167) No tocante à subfaturação dos serviços prestados pela CCI-serviço geral à CCI-aeroporto, a CCI sublinha que estes serviços são prestados de forma conjunta aos diferentes serviços da CCI e dizem respeito a serviços de estrutura (contabilidade, informática, recursos humanos) cujos custos são repartidos entre todos os serviços da CCI. É, portanto, normal que a faturação destes serviços não se insira numa lógica comercial e seja mais baixa do que aquela que uma organização independente praticaria. Segundo a CCI, tal é consentâneo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça que aceita que a prestação de serviços no seio de entidades de uma mesma rede nem sempre responde a uma lógica puramente comercial ([33]).

(168) No que concerne a sobrefaturação dos serviços prestados ao aeroporto de Rochefort/Saint-Aignant, a CCI entende que os montantes contestados não constituem uma faturação suplementar, ainda que o tráfego excedesse o número de voos previsto pelo caderno de encargos da missão.

(169) No que diz respeito aos adiantamentos reembolsáveis, a CCI contesta que possam ser equiparados a subvenções. Trata-se de empréstimos que o aeroporto tem de reembolsar. A ausência de taxa de juro justifica-se pelo facto de esses adiantamentos serem na verdade um financiamento entre duas rubricas internas da CCI. Ademais, a CCI considera que atuou de forma consentânea à de um operador privado respondendo às necessidades de liquidez do seu aeroporto.

([33]) Acórdão do Tribunal de 3 de julho de 2003, Chronopost SA, C-83/01, EU:C:2003:388.

(170) A CCI considera que, mesmo que a Comissão considerasse que os financiamentos ao funcionamento constituíam auxílios estatais, estes deveriam nesse caso ser reconhecidos compatíveis com base nas Orientações de 2014.

— *Observações respeitantes às medidas a favor das companhias aéreas*

(171) No que concerne os acordos celebrados entre o aeroporto e as companhias aéreas, a CCI entende que, em primeiro lugar, estes não preenchem a condição de imputabilidade do Estado com base nos critérios instituídos pelo acórdão *Stardust* ([34]).

(172) Em segundo lugar, a CCI considera que o preço pago ao aeroporto nos seus contratos de serviços de *marketing* não excedia o preço de mercado. Sublinha, nomeadamente, que o preço pago ao aeroporto de La Rochelle pelos seus serviços de *marketing* era conforme, ou mesmo inferior, ao preço de mercado e baseado na grelha tarifária disponível da página Internet da AMS.

(173) A CCI considera que os contratos celebrados com a AMS respondiam a um objetivo de rendibilidade, permitindo melhorar a atratividade do aeroporto e a sua relação global com a Ryanair. A CCI considera, com efeito, que o plano de atividades 2003-2018, que tem em conta os custos de *marketing* para avaliar a relação do aeroporto com a Ryanair, mostra a existência de uma perspetiva de rendibilidade a longo prazo.

(174) No atinente às taxas aeroportuárias pagas pelas diferentes companhias aéreas, a CCI esclarece que a isenção da taxa de balizagem a favor da Ryanair explica-se pelo facto de a companhia operar voos apenas durante o dia, o que não justifica a utilização de uma balizagem luminosa.

(175) No tocante aos descontos sobre as taxas aeroportuárias concedidos a certas companhias aéreas, a CCI considera que esses descontos visavam exclusivamente o lançamento de novas rotas e eram limitados no tempo e não discriminatórios. Acrescenta que as taxas aeroportuárias contribuíram para melhorar positivamente a rendibilidade do aeroporto.

(176) No que diz respeito às verbas pagas à Jet2 a título dos serviços de *marketing*, a CCI aplica o mesmo raciocínio desenvolvido anteriormente em relação à Ryanair e à AMS. A CCI esclarece que, contrariamente ao que o CRC alega no seu relatório, a easyJet não foi remunerada por serviços de *marketing*.

(177) No que se refere às contribuições financeiras das entidades públicas para a exploração das rotas aéreas, a CCI contesta a tomada em consideração do financiamento dos contratos de *marketing* pelos órgãos de poder local no plano de atividades do aeroporto. No seu entender esses órgãos de poder aderiram aos contratos de serviços de *marketing* no âmbito da sua missão de interesse geral de promoção do seu território.

5.2. **Observações da Ryanair e da AMS**

(178) A Ryanair contesta a análise da Comissão realizada na decisão de início do procedimento. A Ryanair considera que a Comissão deveria utilizar o método comparativo para a aplicação do teste do investidor prudente. Aliás, a Ryanair forneceu vários estudos económicos baseados no método comparativo com vista a demonstrar que os contratos de serviços aeroportuários celebrados entre a Ryanair e o aeroporto de La Rochelle respeitam o princípio do operador numa economia de mercado.

(179) A Ryanair critica igualmente a decisão da Comissão de analisar conjuntamente os contratos celebrados com a Ryanair e a AMS. A Ryanair refuta, além disso, a imputação ao Estado e a utilização de recursos estatais nas medidas decididas pela CCI.

(180) A Ryanair facultou igualmente um estudo económico que visa demonstrar que os contratos celebrados pela Ryanair com o aeroporto de La Rochelle respeitam o princípio do operador numa economia de mercado de acordo com a análise de rendibilidade incremental *ex ante*. Segundo este estudo, a análise não deve incidir unicamente na duração efetiva dos contratos, mas também na sua duração teórica tendo em conta as possibilidades de prorrogação incluídas nos mesmos. O estudo baseia-se na evolução média do tráfego da Ryanair em alguns outros aeroportos a partir dos quais a companhia opera.

([34]) Acórdão do Tribunal de 16 de maio de 2002, República Francesa/Comissão (Stardust), C-482/99, EU:C:2002:294.

(181) A Ryanair considera igualmente que os preços da AMS correspondem aos preços de mercado e que a decisão tomada por um aeroporto público de adquirir os serviços da AMS respeita o critério do operador numa economia de mercado.

(182) A Ryanair forneceu também um relatório económico que pretende demonstrar que os contratos celebrados com a Ryanair e a AMS são consentâneos com o princípio do operador numa economia de mercado se forem analisados em conjunto (uma abordagem que a Ryanair contesta).

(183) Por último, a Ryanair critica a análise da Comissão segundo a qual o valor afetado aos contratos de serviços de *marketing* celebrados com a AMS apenas reside no eventual aumento do número de passageiros que viajam com a Ryanair durante a vigência desses contratos, sem considerar um valor final após a sua expiração. Segundo a Ryanair, os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing* geram receitas incrementais durante a sua vigência e um valor final após a sua expiração. O valor final dos contratos de serviços de *marketing* reside num aumento do tráfego em direção ao aeroporto após a expiração, devido ao aumento da sua notoriedade.

(184) A AMS contesta igualmente a análise da Comissão. Em primeiro lugar, a AMS considera que os benefícios esperados dos seus contratos de serviços de *marketing* para os aeroportos não se limitam exclusivamente a um aumento dos passageiros que viajam com a Ryanair. Segundo a AMS, os visitantes da página Internet da Ryanair suscetíveis de se interessarem pelos anúncios publicitários não são apenas clientes da companhia aérea, mas poderão também viajar com outras companhias. A AMS chama também a atenção para o facto de que a taxa de ocupação das aeronaves da Ryanair não varia consoante o aeroporto a partir do qual opera tenha também assinado um contrato de serviços de *marketing*.

(185) A AMS contesta igualmente a decisão da Comissão de analisar conjuntamente os contratos celebrados com a Ryanair e a AMS. Por último, a AMS explica que a publicidade na página Internet da Ryanair permite ao aeroporto atrair mais passageiros desembarcados, mais suscetíveis de despesas do que os passageiros embarcados e, portanto, aumentar as suas receitas não aeronáuticas.

5.3. **Observações de outros terceiros interessados**

(186) Certos privados e a associação Envol Vert comunicam à Comissão o seu apoio ao procedimento encetado e denunciam as subvenções recebidas pela Ryanair. Alguns privados questionam-se igualmente sobre a real dimensão das repercussões económicas geradas pelo aeroporto de La Rochelle.

(187) Os outros terceiros interessados são unânimes em sublinhar a contribuição do aeroporto de La Rochelle para o desenvolvimento turístico e económico local. Insistem igualmente nos efeitos nefastos que o encerramento do aeroporto acarretaria, nomeadamente, para alguns terceiros interessados, para a sua própria atividade económica.

(188) A CCI de Angoulême alega a ausência de concorrência entre o aeroporto de Angoulême e o aeroporto de La Rochelle.

(189) A CCI de Poitou-Charentes manifesta o seu apoio à resolução do Parlamento Europeu ([35]) sobre o futuro dos aeroportos regionais e dos serviços aéreos na União Europeia que visa reconhecer o papel dos aeroportos regionais no desenvolvimento económico dos territórios.

(190) A Região Poitou-Charentes sublinha que não pagou diretamente subvenções ao aeroporto, mas apenas à CCI, para que pudesse exercer as suas missões.

(191) A UDOTSI considera ser indispensável manter os financiamentos que permitem às companhias aéreas beneficiárias manter e desenvolver as suas atividades no aeroporto de La Rochelle. A UDOTSI esclarece que uma redução dos financiamentos conduziria a uma redução da atividade turística da Charente-Maritime, com impacto negativo na economia local.

(192) A *Communauté d'Agglomération* de La Rochelle e o Departamento de Charente-Maritime esclarecem que a sua participação nas ações de *marketing* empreendidas no âmbito dos contratos de *marketing* celebrados pela CCI inscrevem-se no âmbito das suas competências e do seu interesse em promover o respetivo território. A *Communauté d'Agglomération* esclarece que se associou à CCI no âmbito de um contrato global de *marketing*, o que

([35]) Resolução do Parlamento Europeu, de 10 de maio de 2012, sobre o futuro dos aeroportos regionais e dos serviços aéreos na UE [2011/2196(INI)].

lhe permitiu beneficiar de uma redução das tarifas praticadas pela AMS. Por último, a *Communauté d'Agglomération* acrescenta que não tem qualquer interesse direto na gestão do aeroporto de La Rochelle e entende que a sua participação financeira não deve, portanto, ser incluída no plano de atividades do aeroporto.

6. **OBSERVAÇÕES E COMENTÁRIOS DA FRANÇA**

6.1. **Medidas concedidas ao aeroporto**

— *Quanto ao interesse geral da plataforma*

(193) A França alega que todas as atividades do aeroporto (incluindo as atividades de aviação comercial) constituem missões de serviço de interesse geral, nomeadamente o desenvolvimento económico e turístico da região, pelo que nenhum montante concedido às entidades exploradoras do aeroporto pode ser considerado como um auxílio estatal.

— *Subvenções de equipamento*

(194) A França indica não comungar da posição da Comissão ([36]) sobre a aplicabilidade da jurisprudência do acórdão *Aéroports de Paris* ([37]) às medidas de apoio à infraestrutura concedidas antes da publicação das Orientações de 2005. No seu entender devem aplicar-se as Orientações de 1994 ([38]) e, nomeadamente, o seu ponto 12, que exclui os auxílios às infraestruturas do controlo dos auxílios estatais pela Comissão. Segundo a França, a alteração jurisprudencial do acórdão *Aéroports de Paris*, que reconhece as atividades de gestão e exploração de um aeroporto como uma atividade económica, que dizia respeito a um grande centro europeu e incidia sobre uma questão jurídica alheia ao financiamento dos aeroportos, não podia ser considerada como vinculando diretamente os Estados-Membros sobre o financiamento das infraestruturas aeroportuárias, quando o único texto em vigor na altura, as Orientações de 1994, indicava claramente que os projetos de infraestruturas aeroportuárias representavam medidas gerais de política económica que escapam à aplicação do controlo dos auxílios estatais. Além disso, a França considera que a prática da Comissão era consentânea com esta comunicação de 1994 ([39]). Num clima de insegurança jurídica, a França considera que atuou em conformidade com o único documento com valor jurídico válido, as Orientações de 1994.

(195) Por outro lado, a França considera que nenhuma das medidas de auxílio ao investimento em causa é suscetível de afetar a concorrência e que, por conseguinte, devem ser excluídas do âmbito da investigação da Comissão.

(196) De acordo com a França, os investimentos respeitam o princípio do investidor prudente numa economia de mercado. A França justifica as diferentes medidas de investimento com a capacidade insuficiente crónica de acolhimento de passageiros do aeroporto. Segundo a França, a CCI decidiu obviar a estes condicionalismos procedendo a investimentos que visavam o aumento da capacidade de acolhimento de passageiros do aeroporto. As diferentes decisões de investimento foram, segundo a França, sistematicamente subordinadas aos resultados de estudos prospetivos e de planos de atividades realizados *ex ante* em 2000, 2002 e 2008. É com base nesses estudos, que a França considera assentarem em premissas razoáveis, que a CCI optou, por deliberação de 21 de fevereiro de 2003, solicitar financiamentos junto das diversas entidades públicas supracitadas.

(197) A França entende que os seus investimentos foram limitados e considera que o aeroporto teve sempre uma abordagem economicamente muito comedida para realizar os seus investimentos, esperando atingir um ponto de saturação para decidir realizar obras que se tornaram indispensáveis.

([36]) Decisão de início do procedimento, considerandos 162 e 163.
([37]) Acórdão de 12 de dezembro de 2000, *Aéroports de Paris*/Comissão, T-128/98, EU:T:2000:290.
([38]) Aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE e do artigo 61.º do Acordo EEE aos auxílios de Estado no setor da aviação (JO C 350 de 10.12.1994, p. 5)
([39]) Decisão da Comissão, de 30 de março de 1999, Itália, aeroporto da ilha de Elba, auxílio estatal NN 638/1998 (JO C 67 de 17.3.2004, p. 9); Decisão da Comissão, de 14 de junho de 1999, Reino Unido — Aeroporto de Manchester, auxílio estatal NN 109/98 (JO C 65 de 13.3.2004, p. 5), considerando 6.

(198) A título subsidiário, a França considera que, se porventura a Comissão considerasse as medidas analisadas como constituindo auxílios estatais, deveria determinar a sua compatibilidade com o mercado interno, uma vez que se trata de medidas concedidas para cumprir missões de interesse económico geral que satisfazem as condições do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. As autoridades francesas consideram, com efeito, que o aeroporto de La Rochelle poderia ser considerado no seu conjunto como inscrevendo-se num SIEG na medida em que a sua missão essencial consiste em garantir a acessibilidade da zona que serve, bem como realizar uma missão de desenvolvimento económico e social e de turismo.

(199) A título ainda mais subsidiário, a França invoca a compatibilidade dos auxílios à infraestrutura com o mercado interno por força das Orientações de 2005.

— *Financiamento da exploração*

(200) A França considera, em primeiro lugar, que os serviços de combate a incêndios de aeronaves e de luta contra os riscos de intrusão de animais selvagens são missões de poder público essenciais para a segurança dos aeroportos, que devem ser excluídas do âmbito da investigação da Comissão respeitante ao aeroporto de La Rochelle.

(201) A França afirma, além disso, que os financiamentos a favor do aeroporto de La Rochelle não são suscetíveis de afetar a concorrência na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE e que as medidas analisadas não constituem, portanto, auxílios estatais.

(202) A título subsidiário, a França entende que, se porventura a Comissão considerasse as medidas analisadas como constituindo auxílios estatais, deveria determinar a sua compatibilidade com o mercado interno à luz das Orientações de 2014.

6.2. **Medidas a favor das companhias aéreas**

— *Descontos sobre as taxas concedidos à Jet2, à Flybe e à Aer Arann*

(203) A França recorda que o sistema de descontos aplicado às companhias Jet2, Flybe e Aer Arann era degressivo, limitado no tempo e aplicável a qualquer companhia aérea que satisfizesse as condições definidas pela decisão tarifária da CCI, de 27 de março de 2008, que instituiu este sistema.

(204) Segundo a França, este tipo de desconto acessível a todos e concedido por uma duração limitada não constitui um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, uma vez que não estão presentes as condições de seletividade e de afetação da concorrência.

— *As medidas de apoio ao marketing*

(205) A França recorda a necessidade dos aeroportos em desenvolvimento de promoverem os seus serviços e a sua região através de campanhas de *marketing* com vista a aumentar o seu volume de passageiros.

(206) A França recorda igualmente que decorre da prática decisória da Comissão que um serviço remunerado ao preço de mercado exclui a presença de auxílio estatal.

(207) A França insiste na complexidade da avaliação do preço de mercado dos serviços de *marketing*, que deve ter em conta a natureza exata do serviço prestado, as suas modalidades de controlo, a sua influência no tráfego e os benefícios que gera. As autoridades francesas gostariam que a análise destas práticas fosse objeto de um tratamento global, a fim de evitar desfavorecer certos aeroportos relativamente a outros.

(208) As autoridades francesas comungam da análise da Comissão, expressa nos considerandos 205 e 214 da decisão de início do procedimento no que respeita a necessidade de uma apreciação conjunta dos contratos de serviços aeroportuários e dos contratos de serviços de *marketing*, bem como uma abordagem conjunta das diferentes entidades públicas e da CCI no financiamento dos contratos de serviços de *marketing*.

(209) A França considera não estar em condições de demonstrar a conformidade dos contratos de *marketing* celebrados com a Ryanair/AMS com o princípio do investidor privado numa economia de mercado, porquanto este princípio exclui qualquer consideração de desenvolvimento regional, pese embora a decisão dos diferentes órgãos de pode local de participar no seu financiamento assentasse numa tal consideração. Ademais, a França recorda que considera o critério do investidor privado numa economia de mercado pouco adaptado aos aeroportos com menos de um milhão de passageiros anuais que têm de ter em conta outros elementos que não a sua própria rendibilidade.

(210) A França sublinha o impacto positivo das atividades do aeroporto no desenvolvimento regional e considera, pois, natural que os órgãos de poder local, que trabalham para o desenvolvimento económico e turístico do seu território, recorram a serviços que lhes permita promovê-lo e atrair viajantes para o mesmo.

(211) A França recorda os benefícios económicos gerados pelo aeroporto. Em 2010, por exemplo, os passageiros provenientes das rotas «low cost» e que aterraram no aeroporto de La Rochelle gastaram cerca de 30 milhões de EUR.

(212) No que toca à CCI, as autoridades francesas justificam o recurso a serviços de *marketing* do seguinte modo: «*[q]uanto às considerações que levaram a CCI a celebrar as convenções analisadas, a possibilidade de divulgar anúncios publicitários respeitantes ao aeroporto de La Rochelle e à sua região, bem como respeitantes a todos os destinos servidos pelo aeroporto numa página Internet tão visitada como a da Ryanair representava uma oportunidade para atrair clientes suplementares que a CCI, desejosa de aumentar o tráfego e, portanto, as receitas do aeroporto, evidentemente aproveitou.*». A França acrescenta que «*[d] o ponto de vista do aeroporto de La Rochelle, a sua estratégia de apoio ao marketing foi bem-sucedida, uma vez que daí resultou um aumento vincado do número de passageiros durante o período, que conduziu desta forma ao aumento constante das taxas aeroportuárias e das receitas não aeronáuticas […]*».

(213) No que diz respeito às verbas pagas à Jet2 a título dos serviços de *marketing*, as autoridades francesas aplicam a mesma análise que a desenvolvida anteriormente em relação à Ryanair/AMS.

(214) Por outro lado, a França recorda que, contrariamente à informação contida no relatório do CRC de 2008 e assumida pela Comissão no considerando 39 da decisão de início do procedimento, a easyJet não recebeu qualquer financiamento para serviços de *marketing* ou de publicidade.

7. **APRECIAÇÃO DAS MEDIDAS**

7.1. **Medidas concedidas ao aeroporto**

(215) A Comissão analisará nesta parte as diversas medidas de apoio financeiro concedidas ao aeroporto, descritas na secção 3.1.

7.1.1. *Existência de um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE*

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

(217) A classificação de uma medida como auxílio estatal implica, portanto, que as seguintes condições estejam cumulativamente preenchidas:

— que o beneficiário seja uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, o que pressupõe que ele exerça uma atividade económica,

— que a medida em causa seja concedida através de recursos estatais e imputável ao Estado,

— que confira uma vantagem seletiva ao seu ou aos seus beneficiários,

— que a medida em causa falseie ou ameace falsear a concorrência e seja suscetível de afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros.

7.1.1.1. Conceitos de empresa e de atividade económica

a) Quadro geral

(218) Tal como a Comissão recordou nas Orientações de 2014 ([40]), a partir da data do acórdão *Aéroports de Paris* (12 de dezembro de 2000) ([41]), a exploração e a construção de infraestruturas aeroportuárias devem ser consideradas como abrangidas pelo âmbito do controlo dos auxílios estatais. Pelo contrário, antes desta data, devido à incerteza que existia, as autoridades públicas podiam considerar legitimamente que o financiamento de infraestruturas aeroportuárias não constituía um auxílio estatal e que, portanto, tal medida não tinha de ser notificada à Comissão. Daqui resulta que a Comissão não pode agora, com base nas regras relativas aos auxílios estatais, questionar as medidas de financiamento concedidas antes de 12 de dezembro de 2000.

([40]) Orientações de 2014, pontos 28 e 29.

([41]) Acórdão de 12 de dezembro de 2000, *Aéroports de Paris*/Comissão, T-128/98, EU:T:2000:290.

(219) No caso em apreço, as subvenções de equipamento foram concedidas após 12 de dezembro de 2000, assim como os eventuais auxílios ao funcionamento cuja análise cobre o período que começa em 1 de janeiro de 2001. As autoridades francesas não podem, portanto, invocar uma insegurança jurídica quanto à qualificação da atividade aeroportuária da plataforma de La Rochelle como não económica, dado que as medidas em causa foram adotadas posteriormente a 12 de dezembro de 2000.

(220) Além disso, como é igualmente afirmado nas Orientações de 2014, nem todas as atividades de um aeroporto são necessariamente de natureza económica ([42]). As atividades que, em princípio, são da responsabilidade do Estado, no exercício das suas prerrogativas de poder público, não têm uma natureza económica e não se inserem, em geral, no âmbito de aplicação das regras relativas aos auxílios estatais.

(221) As subvenções de equipamento concedidas em 2001 e 2005 (ver Quadro 8) serviram, nomeadamente, para financiar investimentos relativos à sala de embarque e de chegada, à pista, ao caminho de circulação e ao estacionamento de aviões. Tais infraestruturas e equipamentos são objeto de exploração comercial pela CCI, que é o operador aeroportuário e cobra taxas aos utilizadores desses ativos. Por conseguinte, trata-se de investimentos inerentes à atividade comercial do aeroporto. As subvenções de equipamento concedidas entre 2001 e 2005 beneficiaram, portanto, atividades económicas

(222) Tendo em conta as noções de empresa e de atividade económica, o financiamento desta infraestrutura aeroportuária, bem como eventuais auxílios ao funcionamento destinam-se, portanto, essencialmente a contribuir para o financiamento da atividade económica de exploração comercial do aeroporto exercida pela CCI, pelo que são suscetíveis de serem abrangidas pelo âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais.

b) Caso específico das subvenções relativas às missões de poder público

(223) Conforme indicado no Quadro 4, o objeto do procedimento formal de investigação inclui subvenções (nomeadamente do FIATA) que serviram para financiar diferentes investimentos relativos à segurança, a saber: instalações e dispositivos de rastreio de bagagem de porão (IFBS), de controlo dos acessos comuns à zona reservada das instalações (CACZR) e de rastreio de pessoas, bagagem de cabina (IFPBC). Os investimentos visaram igualmente assegurar uma maior proteção, porquanto foram adquiridos veículos do serviço de segurança e combate a incêndios das aeronaves (SSLIA). As diversas subvenções foram concedidas em aplicação do sistema geral de financiamento das missões de poder público nos aeroportos franceses, descrito nos considerandos 32 e seguintes.

(224) Como a Comissão recordou nas Orientações de 2014, o Tribunal de Justiça julgou que as atividades que, regra geral, são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público não são de natureza económica e, em geral, não se inserem no âmbito de aplicação das regras relativas aos auxílios estatais ([43]). Segundo as Orientações de 2014, as atividades como o controlo do tráfego aéreo, policiais, aduaneiras, de combate a incêndios das aeronaves, as atividades necessárias para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita e os investimentos relacionados com as infraestruturas e o equipamento necessários para efetuar essas atividades, são considerados, em geral, de natureza não económica ([44]).

(225) As Orientações de 2014 especificam, além disso, que, para não constituir um auxílio estatal, o financiamento público de atividades não económicas deve ser estritamente limitado à compensação dos custos a que elas dão origem e não deve conduzir a uma discriminação injustificada entre aeroportos. A respeito desta segunda condição, as Orientações afirmam que, quando, no âmbito de uma dada ordem jurídica, for normal que os aeroportos civis tenham de suportar certos custos inerentes à sua exploração, enquanto outros aeroportos civis não têm, os últimos poderiam estar a beneficiar de uma vantagem, independentemente de esses custos estarem ou não relacionados com uma atividade, que, em geral, é considerada de natureza não económica ([45]).

— *Sobre a natureza não económica das atividades financiadas*

([42]) Orientações de 2014, pontos 34 e 35.
([43]) Acórdão do Tribunal no processo C-118/85, Comissão/Itália, EU:C:1987:283, n.os 7 e 8, e acórdão do Tribunal de 4 de maio de 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, EU:C:1988:225, n.º 18.
([44]) Orientações de 2014, ponto 35.
([45]) Orientações de 2014, pontos 36 e 37.

(226) As atividades financiadas pelo sistema geral de financiamento das missões de poder público nos aeroportos franceses, descritas nos considerandos 32 e seguintes, decorrem da proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita ([46]), das missões policiais ([47]), do salvamento e do combate aos incêndios das aeronaves ([48]), da segurança do tráfego aéreo ([49]), bem como da proteção do ambiente humano e natural ([50]). É legítimo considerar que estas atividades são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público. Por conseguinte, a França pode legitimamente considerar que essas missões têm uma natureza «de poder público», ou seja, não económica, à luz do direito aplicável aos auxílios estatais. Também pode prever, assim, um financiamento público para compensar os custos suportados pelos gestores de aeroportos na execução dessas missões, na medida em que esta lhes seja confiada pela legislação nacional e desde que esse financiamento não conduza à sobrecompensação nem à discriminação entre os aeroportos.

— *Sobre a compensação estrita e a não discriminação dos financiamentos*

(227) Conclui-se da descrição efetuada nos considerandos 32 e seguintes que o sistema previsto pela legislação francesa assenta em mecanismos rigorosos de controlo dos custos, tanto *ex ante* como *a posteriori*, assegurando que os gestores aeroportuários só recebem, através da taxa aeroportuária e do dispositivo complementar, os montantes estritamente necessários para cobrir os custos.

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

(229) Este sistema nacional é aplicado no aeroporto de La Rochelle desde o início do período em apreço. Os financiamentos recebidos em aplicação do mesmo não constituem, portanto, auxílios estatais ao aeroporto.

7.1.1.2. Recursos estatais e imputabilidade ao Estado

(230) Os órgãos de poder local e as autoridades públicas que se seguem concederam subvenções ao operador aeroportuário de La Rochelle: o Estado francês, a Região Poitou-Charentes, o Departamento de Charente-Maritime, a *Communauté d'Agglomération* de La Rochelle e a CCI-serviço geral de La Rochelle.

a) CCI-serviço geral de La Rochelle

(231) A fim de determinar se os recursos das câmaras de comércio e indústria constituem recursos estatais e se a sua utilização é imputável ao Estado, a Comissão observa, em primeiro lugar, que o artigo L 710-1 do Código Comercial qualifica as câmaras de comércio e indústria como «*organismo intermediário do Estado*». Mais precisamente, as câmaras de comércio e indústria são organismos públicos, na aceção do direito francês. Nos termos do artigo L 710-1 do Código Comercial em vigor «A CCI France, as câmaras de comércio e indústria regionais, as câmaras de comércio e indústria territoriais e os agrupamentos interconsulares são organismos públicos sob a tutela do Estado e administrados por gestores empresariais eleitos».

(232) Por outro lado, o artigo L 710-1 do Código Comercial especifica as missões das câmaras de comércio e indústria: A rede [das câmaras de comércio e indústria] e cada um dos seus organismos ou câmaras departamentais contribuem para o desenvolvimento económico, a atratividade e o ordenamento do território, bem como para o apoio às empresas e suas associações, desempenhando, nas condições estabelecidas por decreto, todas as missões de poder público e todas as missões de interesse geral necessárias para o exercício dessas funções.

([46]) O rastreio da bagagem de porão, o rastreio dos passageiros e da bagagem de cabina e o controlo dos acessos comuns à zona reservada inserem-se nesta categoria.
([47]) O controlo automatizado nas fronteiras por identificação biométrica insere-se nesta categoria.
([48]) Como já foi dito, estas três categorias são explicitamente citadas nas Orientações de 2014 como exemplos de atividades não económicas.
([49]) A prevenção do risco de intrusão de animais selvagens insere-se nesta categoria.
([50]) As medidas de controlo ambiental inserem-se nesta categoria.

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

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

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

3. Uma missão de apoio e aconselhamento com vista ao desenvolvimento internacional das empresas e à exportação dos seus produtos, em parceria com a agência mencionada no artigo 50.º da Lei n.º 2003-721 de 1 de agosto de 2003;

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

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

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

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

(233) Assim, a declaração de objetivos das câmaras de comércio e indústria, constante do artigo L 710-1 do Código Comercial e referida acima, mostra que a razão de ser e o principal objetivo dessas câmaras é a realização das missões de interesse geral que lhes sejam confiadas por lei, ou seja, essencialmente, a representação dos interesses da indústria, do comércio e dos serviços junto dos poderes públicos, o apoio às empresas locais e o desenvolvimento da atratividade e do ordenamento dos território. As atividades industriais e comerciais das câmaras de comércio e indústria são subsidiárias do exercício das suas missões de interesse geral e visam contribuir para a realização destas últimas.

(234) Esta disposição legislativa evoluiu, desde a sua criação em 2005 até à sua versão atual, mas os seus princípios fundamentais mantiveram-se inalterados. De igual modo, as regras em vigor antes da criação do artigo L 710-1 do Código Comercial baseavam-se nos mesmos princípios. Assim, durante todo o período em análise, as câmaras de comércio e indústria como a CCI continuaram a ser organismos públicos instituídos por lei, administrados por gestores empresariais eleitos e que atuam sob tutela do Estado. Por outro lado, enquanto organismos intermediários do Estado, continuaram investidos de missões de interesse geral, que consistem em representar os interesses da indústria, do comércio e dos serviços junto dos outros poderes públicos nacionais e estrangeiros, além de contribuir para a atratividade e o ordenamento do território, bem como para o apoio às empresas.

(235) A Comissão salienta ainda que os artigos R 712-2 e seguintes do Código Comercial submetem as câmaras de comércio e indústria à tutela exercida pelos representantes do Estado. Como tal, a autoridade de tutela tem acesso a todas as sessões das assembleias gerais das CCI e pode acrescentar pontos às ordens de trabalhos dessas instâncias. A autoridade de tutela deve ser igualmente avisada de determinados tipos de deliberações importantes, estabelecidos pela regulamentação (por exemplo, sobre o orçamento, o recurso a empréstimos, a concessão de garantias a terceiros, as cessões, tomadas ou extensões de participações financeiras nas sociedades civis ou comerciais, etc.). Acima de tudo, as deliberações relativas aos orçamentos iniciais, retificativos e executados só têm caráter executório depois de aprovadas, mesmo que tacitamente, pela autoridade de tutela.

(236) Além disso, o orçamento geral das câmaras de comércio e indústria é aprovisionado por receitas fiscais cobradas às empresas inscritas no registo comercial. Com efeito, os recursos das câmaras de comércio e indústria são, assim, constituídos, designadamente, por receitas fiscais (a taxa para custear as despesas de câmaras de comércio e indústria estabelecida pelo artigo 1600.º do Código Geral dos Impostos), subvenções e recursos comerciais provenientes das atividades de formação e de gestão de infraestruturas de transporte. Por conseguinte, as câmaras de comércio e indústria não contam apenas com as receitas comerciais para fazerem face às suas despesas. Este facto tende a corroborar a conclusão de que as atividades industriais e comerciais das câmaras de comércio e indústria são subsidiárias do exercício das missões de caráter geral e que visam contribuir para a realização das mesmas.

(237) À luz de tudo o que precede, as câmaras de comércio e indústria como a CCI devem ser consideradas autoridades públicas, cujas decisões, à semelhança das decisões da administração central do Estado ou das autoridades locais, devem ser consideradas «imputáveis ao Estado», na aceção da jurisprudência relativa aos auxílios estatais ([51]), e cujos recursos constituem recursos estatais. O Tribunal da União Europeia validou inclusivamente esta abordagem em diversos acórdãos respeitantes a auxílios pagos pelas CCI de Nîmes, Angoulême e Pau a companhias aéreas ([52]).

b) Autoridades locais

(238) Os recursos dos órgãos de poder local que concederam subvenções ao aeroporto, nomeadamente a Região Poitou-Charentes, o Departamento de Charente-Maritime e a *Communauté d'agglomération* de La Rochelle, constituem recursos estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE ([53]). Além disso, o comportamento desses órgãos está sujeito, tal como as medidas tomadas pelo poder central, ao âmbito de aplicação desse artigo, se as condições nele previstas estiverem preenchidas ([54]). Por conseguinte, as decisões de autarquias locais e regionais devem ser consideradas imputáveis ao Estado (em sentido lato) na aceção da jurisprudência relativa aos auxílios estatais.

(239) Os pagamentos para a gestão e a exploração do aeroporto de Rochefort foram efetuados pelo Sindicato Misto do Aeroporto, que reunia diversos órgãos de poder local ([55]), pelo que constituem igualmente recursos estatais cuja concessão é imputável ao Estado.

c) Estado

(240) As subvenções para cobrir as chamadas missões de poder público foram financiadas pelo FIATA, fundo gerido pelo Estado, ou diretamente pelo orçamento do Estado, pelo que constituem recursos estatais cuja utilização é imputável ao Estado.

(241) O desenvolvimento da infraestrutura é em parte financiada pelo FEDER. Ora, considera-se que este financiamento é constituído por recursos estatais, visto que o seu benefício é concedido sob o controlo do Estado-Membro em causa ([56]). É igualmente imputável ao Estado na medida em que a decisão da sua utilização é tomada pelas autoridades francesas.

(242) Em suma, todas as medidas a favor do aeroporto de La Rochelle visadas pela presente análise são imputáveis ao Estado e financiadas por recursos estatais.

7.1.1.3. Vantagem seletiva

(243) A fim de apreciar se uma medida estatal concede uma vantagem a uma empresa nos termos do disposto no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, convém determinar se a empresa em questão beneficia de uma vantagem económica que lhe evite suportar custos que normalmente onerariam os recursos financeiros próprios ou se a empresa

([51]) Por exemplo, o acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 12 de dezembro de 1996, Compagnie nationale Air France/Comissão, T-358/94, EU:T:1996:194, n.ºs 58 a 61, o acórdão do Tribunal Geral de 12 de maio de 2011, Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'agglomération de Douaisis/Comissão, T-267/08 e T-279/08, EU:T:2011:209, n.º 108.

([52]) Acórdão do Tribunal Geral de 13 de dezembro de 2018, Ryanair DAC/Comissão, T-53/16, EU:T:2018:943, n.ºs 85 a 89; acórdão do Tribunal Geral, de 13 de dezembro de 2018, Ryanair DAC/Comissão, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, n.º 89; Acórdão do Tribunal Geral de 13 de dezembro de 2018, Ryanair DAC/Comissão, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, n.ºs 97 a 106.

([53]) Acórdão do Tribunal Geral de 12 de maio de 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 e T-279/08, EU:T:2011:209, n.º 108.

([54]) Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 6 de março de 2002, Diputación Foral de Álava e.a./Comissão, T-127/99, T-129/99 et T-140/99, EU:T:2002:59, n.º 142.

([55]) O sindicato misto reunia até 2007 o Conselho Geral de Charente-Maritime, a *Communauté d'agglomération* do Pays Rochefortais, a Associação Intermunicipal do Pays Royannais, a Associação Intermunicipal de l'Île d'Oléron, a Associação Intermunicipal Sud Charente e a Associação Intermunicipal do bassin de Marennes.

([56]) Quanto à qualificação dos recursos do FEDER como um auxílio estatal, ver a Decisão da Comissão, de 22 de novembro de 2006, *South Yorkshire digital region broadband project*, auxílio estatal N 157/2006 (JO C 80 de 13.4.2007, p. 1), considerando 29 e a Decisão da Comissão, de 15 de junho de 2006, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, auxílio estatal N 44/2010, (JO C 215 de 21.07.2011, p. 21), considerandos 69 a 70.

beneficia de uma vantagem de que não teria beneficiado em condições normais do mercado ([57]). Convém igualmente determinar se a medida em questão pode ser considerada uma compensação de serviço público que satisfaz as condições do acórdão *Altmark* ([58]).

a) Conceito de serviço de interesse económico geral e aplicação do acórdão Altmark

(244) Importa, em primeiro, questionar se as diversas medidas a examinar podem ser consideradas como compensações de serviço público, concedidas com vista à exploração de um verdadeiro serviço de interesse económico geral («SIEG»).

(245) Recorde-se a este respeito que no acórdão *Altmark*, o Tribunal de Justiça declarou que as compensações de serviço público não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, desde que estejam preenchidas quatro condições cumulativas. Em primeiro lugar, a empresa beneficiária deve efetivamente ser incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público e essas obrigações devem estar claramente definidas. Em segundo lugar, os parâmetros com base nos quais é calculada a compensação devem ser previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente. Em terceiro lugar, a compensação não deve ultrapassar o que é necessário para cobrir, total ou parcialmente, os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável. Em quarto e último lugar, quando a escolha da empresa encarregada do cumprimento de obrigações de serviço público, num caso concreto, não seja efetuada através de um processo de concurso público que permita selecionar o candidato capaz de fornecer esses serviços ao menor custo para a coletividade, o nível da compensação necessário deve ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios necessários, teria suportado.

(246) Para efeitos da aplicação destas condições, o primeiro aspeto a analisar é a existência de um verdadeiro SIEG.

(247) No caso vertente, a França entende que a gestão do aeroporto deveria ser considerada no seu conjunto um SIEG. Em especial, a França baseou a sua argumentação relativa à existência de um verdadeiro SIEG para a globalidade do aeroporto de La Rochelle no fundamento principal da contribuição desta plataforma para o dinamismo económico local. A França considera, com efeito, que a missão de desenvolvimento do tráfego aéreo, confiada à CCI-aeroporto pela CCI, «*pode ser considerada uma obrigação de serviço público na aceção da jurisprudência* Altmark.» Segundo a França esta missão diz respeito ao «*desenvolvimento económico e turístico do território*», o qual exigia, segundo a França, «*i) o aumento dos fluxos de passageiros, gerador de receitas e de emprego para a economia regional […] e ii) o desenvolvimento da zona de atividades adjacente ao aeroporto*». Em relação a esta zona de atividades, a França cita diversas empresas que aí se encontram implantadas e indica que por força do artigo L 170-1 do Código Comercial, a CCI tem «*uma missão de criação e de gestão de equipamentos, nomeadamente portuários e aeroportuários*» ([59]).

(248) A Comissão não partilha da mesma opinião. Com efeito, para analisar em que medida a gestão de um aeroporto é um SIEG, importa analisar a necessidade de interesse geral a que essa atividade responde.

(249) O ponto 69 das Orientações de 2014 especifica que «para ser considerada um SIEG, uma atividade deve apresentar características especiais comparativamente às atividades económicas normais». Com efeito, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, os SIEG são serviços que apresentam características específicas face a outras atividades da vida económica ([60]) e as empresas encarregadas de um SIEG são responsáveis por uma «missão particular» ([61]). Em geral, a atribuição de uma «missão particular de serviço público» implica a prestação de serviços que, se considerasse os seus próprios interesses comerciais, uma empresa não assumiria ou não teria assumido na mesma medida ou nas mesmas condições ([62]).

([57]) Acórdão de 14 de fevereiro de 1990, França/Comissão, C-301/87, EU:C:1990:67, n.º 41.

([58]) Acórdão do Tribunal de 24 de julho de 2003, Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, EU:C:2003:415.

([59]) Observações da França sobre a decisão de início do procedimento.

([60]) Ver acórdão do Tribunal, de 10 de dezembro de 1991, Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90, EU:C:1991:464, n.º 27; acórdão de 17 de julho de 1997, GT-Link A/S, C-242/95, EU:C:1997:376, n.º 53 e acórdão de 18 de junho de 1998, Corsica Ferries France SA, C-266/96, EU:C:1998:306, n.º 45.

([61]) Ver, nomeadamente, o acórdão de 27 de março de 1974, BRT/SABAM, C-127/73, EU:C:1974:25.

([62]) Ver a Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4), pontos 46 e 47.

(250) O ponto 69 das Orientações de 2014 especifica igualmente que «o objetivo de interesse geral prosseguido pelas autoridades públicas não pode ser simplesmente o desenvolvimento de determinadas atividades ou regiões económicas, tal como previsto no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado» ([63]). Não se contesta que, ao melhorar a acessibilidade de uma região, sobretudo se romper o seu isolamento, um aeroporto possa ter um impacto positivo no desenvolvimento económico local. Todavia, o simples facto de a presença e a atividade de um aeroporto gerarem postos de trabalho diretos e indiretos e estimularem a atividade de empresas locais, nomeadamente no setor do turismo, não pode ser considerado como um critério pertinente para determinar a existência de um verdadeiro SIEG.

(251) Consequentemente, a contribuição do aeroporto de La Rochelle para o dinamismo económico local, que foi o principal argumento utilizado pela França para apoiar a sua tese relativa à existência de um autêntico SIEG, não é em si mesma um fator relevante, tanto mais que é avaliada independentemente da contribuição desse aeroporto para a acessibilidade da região.

(252) Além disso, o ponto 72 das Orientações prevê que: «No que respeita aos aeroportos, a Comissão considera que é possível que a gestão global de um aeroporto seja, em casos bem justificados, considerada um SIEG. […] a Comissão entende que essa classificação só se aplica se uma parte da zona potencialmente servida pelo aeroporto ficasse, sem ele, de tal forma isolada do resto da União que o seu desenvolvimento económico e social seria prejudicado. Uma tal apreciação deve ter devidamente em conta outros modos de transporte e, em especial, os serviços de comboios de alta velocidade ou as ligações marítimas servidas por ferries» ([64]).

(253) No que diz respeito à contribuição do aeroporto de La Rochelle para a acessibilidade à região, cumpre salientar que La Rochelle está ligada, por exemplo, a Paris e a Bordéus por serviços ferroviários frequentes, com durações de trajeto, respetivamente, de cerca de 3h00 e 2h30. No tocante à rede rodoviária, a cidade de La Rochelle encontra-se junto às autoestradas A837, A10 e A83, que a ligam diretamente a várias grandes metrópoles francesas, nomeadamente Bordéus e Nantes. Tendo em conta estes elementos, não é possível alegar que uma parte da zona potencialmente servida pelo aeroporto de La Rochelle ficaria, na sua ausência, isolada do resto da União, de uma forma que prejudicasse o seu desenvolvimento económico e social.

(254) Por último, decorre das observações da França que esta última não respondeu à observação formulada na decisão de início do procedimento que põe em causa a sua argumentação relativa à existência de um verdadeiro SIEG para a globalidade do aeroporto de La Rochelle. Com efeito, a Comissão tinha afirmado que a gestão do aeroporto de La Rochelle «*inclui igualmente as atividades não diretamente ligadas às atividades de base do aeroporto, como a construção, o financiamento, a exploração e o aluguer de espaços e bens imobiliários, não só para escritórios e armazéns, mas também para hotéis e empresas industriais instaladas no recinto do aeroporto, e ainda para lojas, restaurantes e parques de estacionamento. Por último, ainda que as autoridades francesas considerem que todas as atividades dos aeroportos em questão constituem obrigações de serviços públicos, não está previsto que as receitas das atividades comerciais sejam objeto de contabilidade separada*». Ao considerar que estas atividades não diretamente ligadas às atividades de base do aeroporto fazem parte de obrigações de serviço público, a França ignorou o facto de que estas atividades não apresentam características específicas em relação às outras atividades económicas e que os operadores económicos assumem as mesmas prestações dos referidos serviços na mesma medida ou nas mesmas condições tanto no exterior quanto no interior do recinto aeroportuário. Consequentemente, ao considerar que o conjunto destas atividades da plataforma aeroportuária constituem obrigações de serviço público, a França cometeu um erro manifesto de apreciação na definição do SIEG.

(255) A Comissão salienta, aliás, que os documentos contabilísticos do aeroporto facultados, nomeadamente o plano financeiro 2001-2014, não distinguem as atividades de base do aeroporto das que não são abrangidas. Pelo contrário, tudo indica que os défices de exploração registados para o período em apreço foram compensados *a posteriori* pelos adiantamentos de caixa fornecidos pela CCI-serviço geral igualmente visados na presente decisão. Estas compensações visavam alcançar o equilíbrio contabilístico sem distinção entre as atividades de base do aeroporto.

(256) Assim, considerando o que precede, à luz dos argumentos apresentados pela França, a Comissão considera que a França cometeu um manifesto erro de apreciação ao sustentar que a gestão global do aeroporto de La Rochelle era um SIEG. Designadamente, a atividade do gestor do aeroporto de La Rochelle no domínio do acolhimento de voos comerciais de transporte de passageiros nesse aeroporto não pode ser considerada como um verdadeiro SIEG. Daí

([63]) Ver igualmente a Decisão da Comissão, de 16 de novembro de 2004, França, Projeto de rede de telecomunicações de alto débito dos Pirenéus Atlânticos, auxílio estatal N 3881/2004 (JO C 162, de 2.7.2005, p. 5), considerando 53.

([64]) Orientações de 2014, ponto 72.

resulta que, na medida em que as diversas medidas de apoio financeiro visadas pela presente análise se destinavam a financiar a exploração da atividade global do aeroporto, não podem ser consideradas como compensações financeiras concedidas com vista à gestão de um verdadeiro SIEG.

(257) Além disso, mesmo que fosse válido classificar a gestão do aeroporto de La Rochelle, no todo ou em parte, como SIEG, as medidas em causa não reuniriam as condições cumulativas do acórdão *Altmark*. Com efeito, elas não preenchem a primeira, a segunda e a quarta condições desse acórdão, como será a seguir demonstrado à luz da Comunicação relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral ([65]) (doravante «Comunicação SIEG»).

— *Empresa incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público claramente definidas (primeira condição)*

(258) Segundo o acórdão *Altmark*, a empresa beneficiária deve efetivamente ter sido incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público e essas obrigações devem estar claramente definidas.

(259) Na medida em que a França cometeu um manifesto erro de apreciação ao classificar a gestão global do aeroporto como um SIEG e as medidas de auxílio sujeitas à presente análise serviram para financiar a exploração do aeroporto no seu conjunto, a primeira condição do acórdão *Altmark* não se encontra preenchida.

(260) Além disso, segundo a Comunicação SIEG ([66]), para que a primeira condição do acórdão *Altmark* esteja preenchida, a missão de serviço público deve ser confiada através de um ou mais atos que, em função da legislação dos Estados-Membros, podem assumir a forma de atos legislativos ou regulamentares, ou ainda de contratos. Além disso, o ato ou conjunto de atos deve, pelo menos, indicar a natureza e a duração das obrigações de serviço público, a empresa e, se for caso disso, o território em causa, a natureza dos direitos exclusivos ou especiais eventualmente concedidos à empresa pela autoridade em causa, os parâmetros para o cálculo da compensação e respetivo controlo e revisão, e as medidas destinadas a evitar eventuais compensações excessivas e respetivas modalidades de reembolso. Os únicos atos apresentados pela França que poderiam eventualmente cumprir esta função são o artigo L 170-1 do Código Comercial, as decisões da CCI de 21 de fevereiro de 2003 e de 25 de junho de 2004, bem como o procedimento de definição do orçamento concedido ao aeroporto determinado pela circular n.º 111 de 30 de março de 1992 ([67]) (doravante «circular n.º 111») consideradas apresentar garantias de natureza a evitar qualquer sobrecompensação.

(261) Contudo, afigura-se que nenhum destes atos define claramente as obrigações de serviço público. Em especial, estes atos não especificam o conteúdo, a duração das obrigações de serviço público e as modalidades de cálculo e de revisão de qualquer mecanismo de compensação financeira. Por conseguinte, esses atos não satisfazem as exigências da primeira condição do acórdão *Almark*, mesmo sem ter em conta o facto de que as obrigações impostas à CCI-aeroporto não configuram um autêntico SIEG.

— *Parâmetros para o cálculo da compensação previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente (segunda condição)*

(262) As subvenções pontuais e os adiantamentos reembolsáveis recebidos pela CCI-aeroporto são medidas pontuais, que foram sendo concedidas para cobrir custos de investimento que se revelaram necessários e financiar o défice de exploração do aeroporto. Não resultam, portanto, de parâmetros de cálculo previamente definidos.

(263) Cumpre salientar que as missões da CCI-aeroporto para o período compreendido entre 2000 e 2012 são estabelecidas pelos seus textos de referência. Ora, estes atos não previam nenhum mecanismo de compensação financeira da CCI com base em parâmetros previamente estabelecidos, de forma objetiva e transparente.

([65]) Ver Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

([66]) *Ibidem*, ponto 52.

([67]) Circular n.º 111, de 30 de março de 1992, que estabelece as regras orçamentais, contabilísticas e financeiras aplicáveis à ACFCI, às CRCI, às CCI e aos GIC.

(264) Por outro lado, o procedimento de determinação da compensação contido, segundo a França, no procedimento de definição do orçamento concedido ao aeroporto determinado pela circular n.º 111 também não prevê um mecanismo de compensação financeira em benefício do operador.

(265) Por conseguinte, as medidas de apoio financeiro concedidas à CCI-aeroporto não preenchem a segunda condição do acórdão *Altmark*.

— *Justa compensação dos custos resultantes das obrigações de serviço público (terceira condição)*

(266) A compensação não deve ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos incorridos com o cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as respetivas receitas assim como um lucro razoável pela execução das mesmas.

(267) Não está previsto que a CCI pague uma compensação adicional pela utilização comercial de eventuais infraestruturas suplementares financiadas pela região.

(268) A França afirma que estas infraestruturas suplementares são necessárias para a execução das missões de serviço público e que a sua realização faz parte do equilíbrio económico. No entanto, parece que estas instalações são inerentes à atividade económica de exploração do aeroporto e visam, nomeadamente, o seu desenvolvimento. Por conseguinte, não satisfazem o critério de interesse geral descrito *supra*.

(269) Deste modo, a compensação não preenche a terceira condição do acórdão *Altmark*. Apesar de as condições do acórdão *Altmark* serem cumulativas, e ser suficiente que uma destas condições não esteja preenchida para que a Comissão não possa excluir a presença de uma vantagem a favor da entidade gestora do aeroporto, a Comissão vai ainda analisar a quarta condição do acórdão *Altmark*.

— *Modalidades de seleção do prestador de serviços (quarta condição)*

(270) A quarta condição *Altmark* prevê que a compensação concedida deve resultar de um processo de concurso público que permita selecionar o candidato capaz de fornecer estes serviços ao menor custo para a coletividade (primeiro subcritério), ou ser determinada tomando como referência uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios necessários (segundo subcritério).

(271) A CCI não foi escolhida para gerir o aeroporto na sequência de um concurso e a Comissão não dispõe de nenhum elemento que indique que os montantes das medidas de apoio financeiro de que ela beneficiou possam ter sido determinados com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios necessários, teria suportado.

(272) Por conseguinte, as medidas de apoio financeiro concedidas à CCI-aeroporto não preenchem a quarta condição do acórdão *Altmark*.

(273) Não estando preenchidas as quatro condições do acórdão *Altmark*, as diferentes medidas a favor da entidade gestora do aeroporto não podem ser consideradas compensações de serviço público, concedidas com vista à exploração de um SIEG. Por conseguinte a Comissão não pode, nesta fase, excluir a presença de uma vantagem concedida à entidade gestora do aeroporto.

b) Análise da existência de uma vantagem económica seletiva

(1) Subvenções de equipamento

(274) No diz respeito às subvenções de equipamento num montante total aproximado de três milhões de euros, que incidiram sobre a criação de uma nova sala de embarque e de chegada, o reforço, o prolongamento e o alargamento da pista, o reforço e o alargamento do caminho de circulação, o reforço e a ampliação do estacionamento de aviões, bem como a criação de um tanque de decantação para a adaptação às normas do aeroporto segundo a lei sobre a água, a França não apresentou argumentos que permitam considerar que os diferentes entidades públicas que concederam estas subvenções podiam esperar obter um retorno dos investimentos suscetível de satisfazer um operador numa economia de mercado que tivesse agido no seu lugar. Pelo contrário, verifica-se que o pagamento das subvenções de equipamento pelas diferentes entidades públicas tinha como objetivo contribuir para o desenvolvimento regional, pelo que estas entidades públicas intervieram no âmbito das suas missões de serviço público.

(275) Atendendo ao que precede, as subvenções de equipamento não preenchem o critério do operador numa economia de mercado. As subvenções de equipamento conferiram, portanto, uma vantagem económica à CCI-aeroporto. Com efeito, estas subvenções reduziram os custos de investimento que a CCI-aeroporto teria tido de suportar sem perspetivas de retorno dos investimentos suficiente para as entidades que concederam as referidas subvenções. Além disso, como as vantagens beneficiaram uma única empresa, podem ser consideradas seletivas.

(2) Adiantamentos reembolsáveis

(276) Quanto aos adiantamentos reembolsáveis de um montante de 8,77 milhões de euros, importa referir, em primeiro lugar, que são equivalentes a empréstimos sem juros concedidos pelo serviço geral da CCI à CCI-aeroporto. De acordo com a França, convém considerar que um adiantamento constituiria na realidade um adiantamento na conta corrente que um acionista faria à sua filial. Acrescenta que um acionista privado não realiza uma análise de rendibilidade para tais adiantamentos, porquanto na realidade se trataria de um empréstimo que visa permitir à sua filial desenvolver as suas atividades em benefício do seu acionista. Do seu ponto de vista, isto é tanto mais verdade no caso em apreço quanto se trata de uma transferência financeira entre serviços da mesma entidade jurídica, ou seja, a CCI. Por conseguinte, o risco financeiro destes adiantamentos seria, segundo a França, nulo para a CCI uma vez que é a proprietária dos terrenos e da infraestrutura cujo valor excede amplamente o montante dos adiantamentos ([68]). Tal argumento só teria pertinência se, ao conceder esses adiantamentos para permitir que o aeroporto de La Rochelle continuasse a funcionar, a CCI pudesse esperar que este gerasse, a mais ou menos longo prazo, uma rendibilidade que permitisse à CCI não só obter o reembolso destes adiantamentos, mas também uma «rendibilidade do investimento» que remunerasse o capital investido, através de eventuais lucros realizados pelo aeroporto.

(277) Por conseguinte, a Comissão questionou a França sobre os lucros que a CCI poderia esperar com a concessão destes adiantamentos reembolsáveis. Ora, na sua resposta ([69]), a França não apresenta qualquer estudo ou análise de molde a estabelecer a existência de um lucro hipotético esperado com a concessão destas subvenções. Remeteu apenas para os textos que instituem o seu papel de proprietário que utiliza todos os meios ao seu alcance para garantir o desenvolvimento a longo prazo da sua plataforma.

(278) No momento em que concedeu os diversos adiantamentos reembolsáveis, a CCI não dispunha das garantias suficientes que permitissem esperar que a exploração do aeroporto se tornasse rentável e permitisse que a CCI-aeroporto reembolsasse os adiantamentos concedidos, disponibilizando, simultaneamente, uma margem de lucro adequada para remunerar os capitais aplicados pelo serviço geral da CCI. Com efeito, os adiantamentos reembolsáveis foram concedidos a partir de 2001. Nessa altura, o resultado contabilístico do aeroporto já era negativo. Finalmente, na ausência dos adiantamentos reembolsáveis, os resultados da CCI-aeroporto teriam sido ainda piores e excluiriam qualquer perspetiva de remuneração dos capitais investidos.

(279) Tendo em conta todos estes fatores, a CCI não podia considerar provável que os capitais aplicados através dos adiantamentos concedidos à CCI-aeroporto fossem de alguma forma remunerados, mais tarde ou mais cedo. Justificava-se, até, que a CCI nutrisse sérias dúvidas quanto à possibilidade de a CCI-aeroporto poder vir algum dia a estar em condições de a reembolsar.

(280) Além disso, embora se previsse que o reembolso dos adiantamentos se iniciasse em 2014, não se previa o pagamento de qualquer taxa de juro que remunerasse adequadamente o crédito concedido pela CCI ao seu serviço aeroportuário.

(281) Face a tudo o que foi exposto, a CCI não se comportou, em relação ao seu serviço aeroportuário, como um operador numa economia de mercado pautado por perspetivas credíveis e documentadas de rendibilidade.

(282) Em suma, as subvenções de equipamento conferiram uma vantagem económica à CCI-aeroporto. Além disso, como essas vantagens foram concedidas a uma única empresa, podem ser consideradas seletivas.

(3) Sobrefaturação dos serviços prestados pela CCI ao aeroporto de Rochefort/Saint-Agnant

(283) No que concerne a suposta sobrefaturação dos serviços prestados pela CCI ao aeroporto de Rochefort/Saint-Agnant, a França alega que tal foi feito de acordo com as cláusulas de um contrato de prestação de serviços celebrado em parceria com a CCI de Rochefort. Com efeito, segundo a França, a CCI foi selecionada para a gestão do aeroporto de Rochefort após um procedimento de concurso em 11 de julho de 2001.

([68]) Carta da França de 18 de novembro de 2015.
([69]) Carta da França de 26 de maio de 2014.

(284) Quando uma venda de serviços é efetuada após um procedimento de concurso competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional, em conformidade com os princípios do TFUE relativos aos contratos públicos, pode presumir-se que esta venda está em conformidade com as condições de mercado ([70]).

(285) No caso vertente, a França apresentou elementos que demonstram que o concurso era: i) competitivo, uma vez que todos os proponentes podiam participar no concurso, ii) transparente, uma vez que foi publicado no Diário e que todos os proponentes estavam devidamente informados, iii) não discriminatório, uma vez que os critérios de seleção eram objetivos e foram especificados previamente, e iv) incondicional, uma vez que não havia condições específicas. Ademais, o critério de seleção estava relacionado com o preço.

(286) Atendendo ao que precede, as informações disponibilizadas à Comissão demonstram que este procedimento de adjudicação foi efetivamente aberto, transparente e incondicional. Por conseguinte, a Comissão conclui que o preço dos serviços prestados pela CCI constituem efetivamente um preço de mercado que não confere uma vantagem à CCI.

(4) Alegada subfaturação dos serviços prestados pelo serviço geral da CCI ao aeroporto

— *Período 2001-2005*

(287) As informações disponibilizadas à Comissão indicam que entre 2001 e 2005, os pagamentos eram montantes fixos e que não havia chave de repartição analítica estabelecida com base em critérios objetivos. Pese embora as explicações da França sugiram que os montantes fixos eram concedidos nas condições de mercado, vários elementos lançam a dúvida sobre a inexistência de auxílio estatal, nomeadamente a ausência de chave de repartição analítica.

(288) Em especial, entre 2001 e 2005, os pagamentos efetuados pela CCI-aeroporto em contrapartida dos serviços prestados pelo serviço geral da CCI eram cerca de 50 % mais baixos do que os pagamentos efetuados pelos mesmos serviços em relação ao período de 2006 a 2012 (ver Quadro 5), com um aumento brutal no momento da introdução da chave de repartição. A aplicação de uma chave de repartição analítica a partir de 2006 revelou assim que os serviços prestados pelo serviço geral da CCI eram manifestamente subfaturados. A Comissão conclui, portanto, que a alegada subfaturação dos serviços prestados pelo serviço geral da CCI ao aeroporto entre 2001 e 2005 conferiu uma vantagem económica seletiva à CCI-aeroporto.

— *Período 2006-2012*

(289) No que se refere à alegada subfaturação dos serviços prestados pelo serviço geral da CCI ao aeroporto entre 2006 e 2012, a França alega que o custo das prestações comuns aos diferentes serviços da CCI, como as prestações de estrutura ligadas à contabilidade, à informática, aos recursos humanos, etc., era repartido pelos referidos serviços de acordo com uma chave de repartição analítica e era, portanto, distribuído com base em critérios objetivos. A França alega ainda que a CCI realizou uma análise circunstanciada em função da evolução do volume de atividade tratado e que esta chave de repartição está perfeitamente adequada à evolução do tráfego do aeroporto. Ademais, a França alega que todos os anos foi realizado um controlo da aplicação da chave de repartição, uma vez que as contas da CCI são validadas por um co-revisor oficial de contas devido à consolidação do grupo CCI.

(290) A Comissão considera que, para o período 2006-2012, a França demonstrou efetivamente existir de facto uma chave de repartição criada, assente em critérios objetivos e pertinentes em função dos serviços prestados pelo serviço geral da CCI ao aeroporto:

— para a administração geral do aeroporto, o custo do serviço secundário «Elus» era calculado em função do número de ordens do dia tratado para as reuniões dos serviços e assembleias gerais respeitantes ao aeroporto e a percentagem obtida era aplicada aos custos da presidência da CCI; o custo do serviço «Direção-Geral» é calculado em função do tempo despendido pelo diretor-geral em reuniões de tomada de decisão, com os representantes do pessoal, em acompanhamento de investimentos, etc. Atendendo ao que precede, a Comissão conclui que os serviços correspondem às necessidades e são faturados aos custos dos serviços. Além disso, as informações disponibilizadas à Comissão demonstram que a chave de repartição foi aplicada corretamente;

([70]) Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO C 262 de 19.7.2016, p. 1).

— comunicação: o custo do serviço era calculado em função do tempo despendido para cada serviço da CCI;

— contabilidade e controlo da gestão: o custo do serviço era calculado em função da percentagem do número de registos contabilísticos lançados;

— informática: o custo do serviço era calculado em função do número de postos informáticos existentes (sistema de aquisições, manutenção, análise e aplicação das evoluções de *hardware* e *software*, etc.)

— recursos humanos: o custo do serviço era calculado em função do efetivo permanente do aeroporto;

— serviço projeto: o custo do serviço era calculado em função do tempo despendido pelo serviço que acompanha os investimentos de grande envergadura (dos quais, a ampliação da sala de embarque, a aerogare), caso a caso, em função dos projetos e dos concursos.

(291) Estes critérios são objetivos e pertinentes, uma vez que incidem sobre o tempo despendido e o trabalho efetivamente realizado.

(292) Por outro lado, a Comissão considera que a França demonstrou que a chave de repartição foi corretamente aplicada dado que, todos os anos, as chaves são observadas para garantir um resultado o mais próximo possível da realidade. Ademais, a conceptualização e a escolha dos critérios e o modo de cálculo são também objeto de controlo por parte dos revisores oficiais de contas.

(293) Face ao que precede, a Comissão conclui que a alegada subfaturação dos serviços prestados pelo serviço geral da CCI ao aeroporto entre 2006 e 2012 não confere uma vantagem ao aeroporto e, por conseguinte, não constitui um auxílio.

(5) Contribuições financeiras dos diferentes órgãos de poder local destinadas a contribuir para as ações de promoção realizadas pelo aeroporto de La Rochelle

(294) A Comissão considera que as contribuições financeiras dos órgãos de poder local destinadas a contribuir para as ações de promoção realizadas pelo aeroporto de La Rochelle devem ser analisadas como constituindo um apoio ao financiamento da exploração do aeroporto e não como um financiamento das companhias aéreas.

(295) Em contrapartida, as autoridades francesas e a CCI consideram que estas contribuições devem ser analisadas como aquisições de serviços de *marketing* por parte dos órgãos de poder local e, portanto, como um financiamento das companhias aéreas. A CCI afiança, com efeito, que os órgãos de poder local aderiram aos contratos de *marketing* para atingir os objetivos que fixaram no âmbito da sua missão de interesse geral e, mormente, para beneficiar de uma redução do preço da AMS no âmbito de uma aquisição conjunta ([71]). De igual modo, as autoridades francesas consideram que o aeroporto serviu de central de compras ([72]).

(296) No entanto, a análise dos factos não permite confirmar a versão apresentada pelas autoridades francesas e a CCI. Vários elementos indicam, na verdade, que as contribuições dos órgãos de poder local devem ser analisadas como um financiamento da exploração do aeroporto.

(297) Por um lado, conforme indicado nas Orientações de 2014, não é invulgar que os operadores aeroportuários ofereçam incentivos às companhias aéreas na forma de apoio à comercialização. É particularmente o caso dos aeroportos regionais que podem ter mais dificuldade em atrair companhias aéreas do que os aeroportos situados perto de cidades grandes. Os custos associados aos contratos de *marketing* com companhias aéreas podem, portanto, ser considerados como custos de funcionamento normais de um operador aeroportuário ([73]). Consequentemente, as contribuições dos órgãos de poder local serviram para cobrir uma parte das despesas normais de funcionamento do aeroporto de La Rochelle.

(298) Por outro lado, as contribuições dos órgãos de poder local foram concedidas ao aeroporto de La Rochelle que as utilizou para desenvolver a sua atividade económica celebrando contratos de serviços de *marketing* em seu próprio nome com companhias aéreas. Além disso, os elementos que se seguem indicam que estas contribuições não constituem aquisições de serviços de *marketing* por parte dos órgãos de poder local.

([71]) Observações da CCI de 10 de junho de 2014, página 27.

([72]) Nota das autoridades francesas de 11 de abril de 2018, página 9.

([73]) Ver Decisão da Comissão, de 11 de novembro de 2016, SA.24221, Aeroporto de Klagenfurt — Auxílio concedido à Ryanair e a outras companhias aéreas, considerando 237.

(299) Em primeiro lugar, conforme especificado na secção 3.1.1.5, estas contribuições foram pagas no âmbito de convenções entre a CCI, por um lado, e o Departamento de Charente-Maritime, a *Communauté d'agglomération* de La Rochelle e a Região Poitou-Charentes, por outro. Ora, estas convenções não especificam nem o tipo de ações de promoção que serão iniciadas pela CCI, nem os prestadores responsáveis por estas ações de promoção. Em especial, estas convenções não referem o facto de que os prestadores destas ações de promoção serão companhias aéreas ou as suas filiais. Nas suas observações de 4 de junho de 2012, a CCI indicou, aliás, que «*o aeroporto sublinha que as entidades públicas, quando se comprometem a apoiar ações de promoção de marketing do aeroporto de La Rochelle, não têm em absoluto a intenção de se associar a um operador de serviços de marketing específico, o que está suficientemente demonstrado nas convenções de marketing que celebram, uma vez que o nome do operador dos referidos serviços não é sequer mencionado nas mesmas*» ([74]). Consequentemente, afigura-se que a CCI beneficiou de uma grande autonomia no que diz respeito à escolha do tipo de ações de promoção e dos prestadores destes serviços.

(300) Por outra parte, os diferentes contratos de *marketing* celebrados pela CCI com as diferentes companhias aéreas e as suas filiais não mencionam em momento algum a participação dos órgãos de poder local no financiamento das ações de *marketing* da CCI.

(301) Por último, afigura-se que, nalguns casos, a CCI celebrou contratos de *marketing* com companhias aéreas sem ter a garantia jurídica de receber as subvenções por parte das autoridades públicas. Por exemplo, a CCI celebrou vários contratos de *marketing* com companhias aéreas entre 2004 e 2006 com base num plano de atividades que previa uma contribuição financeira anual do Departamento de Charente-Maritime no valor de 144 500 EUR. Ora, o Departamento de Charente-Maritime acabou por não pagar qualquer contribuição financeira.

(302) Estes diferentes elementos indicam, portanto, que as contribuições dos órgãos de poder local devem ser analisadas como constituindo um financiamento dos custos de funcionamento do aeroporto.

7.1.1.4. Distorção da concorrência e afetação da concorrência e das trocas comerciais entre os Estados-Membros

(303) A Comissão tinha manifestado dúvidas na decisão de início do procedimento relativamente ao facto de o aeroporto de La Rochelle poder entrar em concorrência com outras plataformas aeroportuárias situadas na vizinhança do aeroporto de La Rochelle, tais como o aeroporto de Angoulême, de Rochefort e de Niort.

(304) Em virtude do ponto 25 das Orientações de 2014, a zona de influência de um determinado aeroporto é a fronteira geográfica de mercado, normalmente fixada em cerca de 100 quilómetros ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade O ponto 25 das Orientações de 2014 especifica, contudo, que a zona de influência de um determinado aeroporto pode ser diferente, devendo ter-se em conta as especificidades de cada aeroporto particular. Com efeito, a dimensão e a forma da zona de influência variam de aeroporto para aeroporto, e dependem de várias características do aeroporto, nomeadamente i) o seu modelo de negócios, ii) a sua localização e iii) os destinos servidos.

(305) No que se refere ao aeroporto de Angoulême, a Comissão salienta, em primeiro lugar, que este aeroporto está situado a aproximadamente duas horas de carro e a 150 km do aeroporto de La Rochelle. Por conseguinte, a distância entre estes dois aeroportos é significativamente superior à fixada pelo ponto 25 das Orientações de 2014, o que, em princípio, é suscetível de excluir o aeroporto de Angoulême da zona de influência de La Rochelle. A Comissão salienta igualmente que os aeroportos de La Rochelle e de Angoulême têm modelos de exploração relativamente diferentes. Com efeito, durante o período em apreço (2001-2012), as atividades aeroportuárias da La Rochelle basearam-se sobretudo no transporte de passageiros nas rotas regulares para destinos europeus operadas por companhias aéreas de baixo custo como a Ryanair ou a easyJet (ver considerando 29). Por seu turno, as atividades aeroportuárias de Angoulême variaram consideravelmente durante este período: i) entre 2004 e 2007, era operada uma única rota regular doméstica (com obrigações de serviço público) entre Angoulême e Lyon, ii) entre 2008 e 2009, foi operada uma única rota regular com destino a Londres Stansted de abril a outubro pela Ryanair, iii) entre 2010 e 2011, não foi operada qualquer rota regular a partir do aeroporto de Angoulême ([75]).

([74]) Observações da CCI de 4 de junho de 2012, n.º 34.

([75]) Ver a Decisão da Comissão, de 23 de julho de 2014, relativa ao auxílio estatal SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) concedido pela França a favor da Câmara de Comércio e Indústria de Angoulême, da SNC-Lavalin, da Ryanair e da Airport Marketing Services (JO L 201 de 30.7.2015, p. 48), considerandos 15 e 16.

(306) A Comissão salienta ainda que durante o período em apreço (2001-2012), os dois destinos servidos a partir do aeroporto de Angoulême (Lyon e Londres Stansted) foram também servidos a partir do aeroporto de La Rochelle em paralelo. No tocante ao destino Londres Stansted, a Comissão salienta que entre 2008 e 2009, a Ryanair operava este destino com partida nos dois aeroportos, o que poderia indicar que as companhias aéreas os consideram mercados distintos. O encerramento da rota para Angoulême não causou aliás uma transição de passageiros na rota La Rochelle — Londres Stansted.

(307) Por conseguinte, a Comissão considera que o aeroporto de La Rochelle não se situa na zona de influência do aeroporto de Angoulême.

(308) No que atinente às plataformas de Niort e de Rochefort, a Comissão salienta que estes dois aeroportos estão situados, respetivamente, a 60 minutos de carro (75 km) e a 50 minutos de carro (54 km) do aeroporto de La Rochelle. Contudo, conforme recordado no considerando 304, a zona de influência de um determinado aeroporto pode variar e deve igualmente ter em conta outras características do aeroporto, tais como o seu modelo de exploração e os destinos servidos. No que ao modelo de exploração diz respeito, as atividades aeroportuárias de La Rochelle — assentes principalmente no transporte de passageiros em rotas regulares operadas por companhias aéreas comerciais de grande envergadura como a Ryanair ou a easyJet são significativamente diferentes das dos aeroportos de Niort e de Rochefort. Conforme sublinhado pela França, estas duas plataformas dedicam-se principalmente às atividades dos aeroclubes e de aviação ligeira e não acolhem transportadoras aéreas públicas. Por outro lado, estas duas plataformas não estão dotadas de qualquer serviço que permita o acolhimento de uma companhia aéreas para a operação de rotas regulares ([76]), contrariamente ao aeroporto de La Rochelle que acolhe várias companhias aéreas que oferecem rotas regulares para diversos destinos em França e na Europa.

(309) Por conseguinte, a Comissão considera que os aeroportos de Niort e de Rochefort não podem substituir o de La Rochelle enquanto plataforma de transporte de passageiros em rotas regulares operadas por companhias aéreas comerciais de grande envergadura.

(310) No entanto, a Comissão entende que o aeroporto de La Rochelle concorre com as outras plataformas aeroportuárias, mesmo com as que estão situadas fora da sua zona de influência. As entidades gestoras de aeroportos da União concorrem entre si para atrair as companhias aéreas. De facto, as companhias aéreas determinam as rotas que exploram e as frequências correspondentes em função de diferentes critérios. Entre eles figuram a potencial clientela que podem esperar ter nessas rotas, mas também as características dos aeroportos situados nas extremidades das mesmas.

(311) As companhias aéreas analisam, nomeadamente, critérios como a natureza dos serviços aeroportuários prestados, a população ou a atividade económica em redor do aeroporto, o congestionamento, a existência de acesso de superfície, o nível das taxas e as condições comerciais gerais no que respeita à utilização da infraestrutura e dos serviços aeroportuários (incluindo a existência e o montante de incentivos e medidas de apoio à comercialização oferecidos às companhias aéreas). O nível das taxas, incentivos e medidas de apoio é um fator importante, na medida em que um financiamento público concedido a um aeroporto poderá ser utilizado para atrair companhias aéreas, podendo exercer, assim, um efeito de distorção significativo na concorrência.

(312) Por conseguinte, as companhias aéreas afetam os seus recursos, nomeadamente aparelhos e tripulações, às diversas rotas, tendo em conta, entre outros aspetos, os serviços prestados pelos gestores aeroportuários e o preço que cobram por essas prestações.

(313) Resulta destes elementos que as diversas medidas tomadas a favor do aeroporto de La Rochelle, e que são objeto da presente análise, na medida em que tenham conferido uma vantagem económica a esta empresa, podem ter reforçado a posição da mesma em relação a outros gestores de aeroportos europeus. Em consequência, estas medidas são suscetíveis de ter falseado a concorrência e afetado as trocas comerciais entre Estados-Membros.

7.1.1.5. Conclusão sobre a existência de auxílio

(314) As subvenções relativas às missões de poder público, bem como a alegada subfaturação dos serviços prestados pelo serviço geral da CCI ao aeroporto entre 2006 e 2012 não constituem auxílios estatais. As subvenções de equipamento, a subfaturação dos serviços prestados pela CCI-serviço geral ao aeroporto de La Rochelle entre 2001 e 2005, os adiantamentos reembolsáveis recebidos pelo aeroporto de La Rochelle e as subvenções dos órgãos de poder local destinadas a contribuir para as ações de promoção do aeroporto de La Rochelle, constituem auxílios estatais a favor deste último.

([76]) Estes serviços incluem os serviços de assistência em escala, os serviços de segurança e os serviços de salvamento e combate a incêndios de aeronaves (SSLIA) de nível 1.

7.1.2. *Caráter ilegal dos auxílios estatais*

(315) As subvenções ao investimento, a subfaturação entre 2001 e 2005, os adiantamentos reembolsáveis e as subvenções destinadas a contribuir para as ações de promoção que a CCI recebeu do Departamento de Charente-Maritime, da Região Poitou-Charentes e da *Communauté d'agglomération* de La Rochelle, foram executadas sem terem sido notificadas, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

(316) A decisão 2005/842/CE da Comissão, de 28 de novembro de 2005, relativa à aplicação do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (a seguir, «Decisão SIEG de 2005») estabelece as condições em que certos auxílios concedidos como compensação de serviço público podem ser isentos da obrigação de notificação instituída pelo artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Segundo a França, as medidas concedidas à CCI-aeroporto satisfazem estas condições. A Comissão considera o contrário.

(317) Com efeito, em primeiro lugar, a gestão do aeroporto de La Rochelle não pode ser globalmente considerada como um verdadeiro SIEG, de acordo com o que foi demonstrado no considerando 261. Consequentemente, uma vez que as diversas medidas de auxílio atrás referidas foram concedidas para financiar a exploração do aeroporto na sua globalidade, não preenchem os critérios estabelecidos na Decisão SIEG de 2005.

(318) Em segundo lugar, como já se disse, mesmo supondo que a exploração do aeroporto possa ser globalmente classificada como SIEG, nenhuma das medidas em questão constituiria uma compensação de serviço público cujos parâmetros foram previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente. Com efeito, conforme indicado no considerando 273, as medidas em causa não preenchem as condições do acórdão *Altmark*.

(319) Tendo em conta o exposta *supra*, as subvenções ao investimento, a subfaturação entre 2001 e 2005, os adiantamentos reembolsáveis e as subvenções destinadas a contribuir para as ações de promoção que a CCI recebeu do Departamento de Charente-Maritime, da Região Poitou-Charentes e da *Communauté d'agglomération* de La Rochelle constituem auxílios concedidos ilegalmente.

7.1.3. *Compatibilidade dos auxílios com o mercado interno*

7.1.3.1. Compatibilidade dos auxílios ao investimento

(320) As medidas em causa dizem respeito a subvenções ao investimento pagas à CCI-aeroporto por diferentes órgãos públicos (a Região Poitou-Charentes, o Departamento de Charente-Maritime e a *Communauté d'agglomération* de La Rochelle) e o FEDER. Tal como foi anteriormente indicado, essas subvenções de equipamento aliviaram os custos de investimento que a CCI deveria suportar normalmente e constituem, por isso, auxílios ao investimento.

(321) Estes auxílios ao investimento foram concedidos antes de 4 de abril de 2014, data de aplicação as Orientações de 2014. De acordo com as referidas orientações, a Comissão aplica aos auxílios ao investimento para aeroportos concedidos ilegalmente as regras em vigor à data em que o auxílio foi concedido ([77]).

(322) No caso das subvenções concedidas a partir de 2005, eram as orientações de 2005 que estavam em vigor aquando da concessão e, por isso, é esse texto que deve ser aplicado.

(323) Em contrapartida, as subvenções pagas entre 2000 e 2005 foram concedidas à CCI-aeroporto antes da entrada em vigor das Orientações de 2005, numa altura em que não existiam critérios de compatibilidade específicos para os auxílios ao investimento concedidos a aeroportos. Por conseguinte, a Comissão deve apreciar essas subvenções diretamente com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, tendo em conta a sua prática decisória nessa matéria. Convém recordar que a prática decisória da Comissão relativamente à avaliação da compatibilidade dos auxílios concedidos às entidades gestoras de aeroportos foi consolidada pelas Orientações de 2005. Por conseguinte, a Comissão considera que é conveniente apreciar a compatibilidade das subvenções pagas entre 2000 e 2005 com o mercado interno à luz dos princípios definidos nas Orientações de 2005 e à luz da jurisprudência ([78]).

([77]) Orientações de 2014, ponto 173.

([78]) Acórdão do Tribunal de Justiça (Grande Secção) de 22 de setembro de 2020, C-594/18 P, *República da Áustria/Comissão*, EU:C:2020:742, n.º 20.

(324) Os auxílios estatais a favor dos aeroportos, tal como qualquer outro auxílio estatal, devem ser necessários para facilitar o desenvolvimento de uma atividade económica e proporcionais a esse objetivo, para serem declarados compatíveis com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE. A Comissão irá seguidamente analisar se os critérios de necessidade e proporcionalidade foram respeitados, complementarmente aos supracitados critérios das orientações de 2005.

(325) A fim de determinar a necessidade e a proporcionalidade do auxílio, a Comissão deve igualmente verificar se o montante deste auxílio se limita ao estritamente necessário para alcançar o objetivo visado ([79]).

a) Elegibilidade dos custos de investimento

(326) Em primeiro lugar, a Comissão constata que, segundo o disposto nas orientações de 2005, os custos elegíveis para auxílio ao investimento a favor de um aeroporto devem limitar-se aos custos de investimento relativos às infraestruturas aeroportuárias propriamente ditas (pistas, terminais, plataforma de estacionamento, etc.) ou aos custos de apoio direto (instalações de combate a incêndios e equipamentos de proteção ou de segurança). Por outro lado, devem excluir-se dos custos elegíveis os custos relativos a atividades comerciais que não estejam diretamente ligadas às atividades de base do aeroporto, como a construção, o financiamento, a exploração e o aluguer de espaços e bens imobiliários, não só para escritórios e armazéns, mas também para hotéis e empresas industriais instaladas no recinto do aeroporto, e ainda para lojas, restaurantes e parques de estacionamento.

(327) As diferentes subvenções ao investimentos concedidas pelo FEDER, a Região de Poitou-Charentes, o Departamento de Charente-Maritime e a *Communauté de l'agglomération* de La Rochelle num montante total de cerca de três milhões de euros serviram para financiar a criação de uma nova sala de embarque e de chegada, o reforço, o prolongamento e o alargamento da pista, o reforço e o alargamento do caminho de circulação, o reforço e a ampliação do estacionamento de aviões, bem como a criação de um tanque de decantação para a adaptação às normas do aeroporto segundo a lei sobre a água.

(328) A pista, o caminho de circulação, o estacionamento de aviões, o tanque de decantação e a aerogare fazem parte das infraestruturas aeroportuárias que se inserem no âmbito de controlo dos auxílios estatais conforme definido no considerando 218. Consequentemente, os custos de investimento relativos a estas infraestruturas são elegíveis.

b) Os auxílios facilitam o desenvolvimento de uma atividade económica

(329) As subvenções de equipamento serviram para financiar a criação de uma nova sala de embarque e de chegada, o reforço, o prolongamento e o alargamento da pista, o reforço e o alargamento do caminho de circulação, o reforço e a ampliação do estacionamento de aviões, bem como a criação de um tanque de decantação para a adaptação às normas do aeroporto segundo a lei sobre a água.

(330) O redimensionamento da pista (45 m de largura e 115 m de comprimento), do caminho de circulação e do estacionamento de aviões permitiu ao aeroporto de La Rochelle acolher as aeronaves com uma capacidade de 100 a 200 lugares como os B737 e A320 e visar novos mercados onde estes aviões são os mais utilizados (Grã-Bretanha, Bélgica, Península Ibérica) adaptando-se às normas de segurança próprias destas aeronaves. Tal corresponde a um objetivo de desenvolvimento regional económico e turístico que permite reforçar a atratividade do aeroporto de La Rochelle e, consequentemente, visar um aumento do número de passageiros com destino à região.

(331) A ampliação da aerogare permitiu adaptá-la ao aumento constante do tráfego e, portanto, permitir um acolhimento de passageiros que respeita um nível aceitável de segurança, de proteção e de conforto que não existia, conforme indicava um estudo realizado sobre os edifícios. O referido estudo constatava que nas horas de ponta o número de passageiros presentes elevava-se a 100 e que, devido a esta afluência, o átrio destinado ao público estava claramente subdimensionado, o que causava congestionamentos e atrasos nos procedimentos de segurança e, por conseguinte, no embarque e desembarque dos aviões. Assim, os financiamentos permitiram melhorar a segurança e o correto funcionamento das infraestruturas, o que é indispensável para atingir os objetivos de desenvolvimento regional e de aumento do turismo.

([79]) Ver a Decisão da Comissão, de 18 de fevereiro de 2011, relativa ao auxílio estatal NN 26/2009 — Grécia — Ampliação do aeroporto de Ioannina, considerandos 69 e 70. Ver também o acórdão do Tribunal Geral, de 18 de janeiro de 2012, Djebel/Comissão, T-422/07, EU:T:2012:11, n.ºs 122 e 123 e jurisprudência citada.

(332) Por outro lado, cumpre salientar que o aeroporto de La Rochelle é um importante nó de comunicação entre a Europa e a região de La Rochelle. Neste contexto, o aeroporto apresenta uma grande importância no desenvolvimento económico e turístico da região. A inexistência de um aeroporto em La Rochelle ou uma redução significativa do seu potencial de acolhimento poderiam prejudicar esse desenvolvimento, uma vez que os viajantes por motivos de negócios, em especial, querem geralmente minimizar o tempo de viagem, por exemplo para fazerem as viagens de ida e volta no mesmo dia. Por conseguinte, o facto de, para as viagens de negócios a partir ou com destino a La Rochelle, terem de utilizar um aeroporto que não esteja situado nas vizinhanças da cidade, poderia ser considerado desvantajoso para o desenvolvimento da atividade económica.

(333) O aeroporto de La Rochelle também acolhe grandes fluxos turísticos relacionados, nomeadamente, com o facto de estar próximo da ilha de Ré e de estações balneares. Este impacto positivo foi estimado pela nota da CCI de 2008 intitulada «*Estratégia: rumo a um desenvolvimento controlado*». Esta última indica que o peso económico do aeroporto para o aglomerado populacional corresponde às despesas de estadia dos passageiros das linhas «low cost» na economia local (33 milhões de euros em 2007). Além disso, em 2008, 167 postos de trabalho estavam sediados no aeroporto. No que diz respeito ao relatório «*Transporte aéreo e desenvolvimento turístico*» realizado pela ODIT France em 2008, este último revela um rácio que permite estimar o peso económico total do aeroporto de La Rochelle em 100 milhões de euros na economia local em 2008.

(334) Por estas razões, as subvenções de equipamento recebidas pela CCI-aeroporto contribuíram para o desenvolvimento económico de La Rochelle e da sua região, devido ao impacto que o aeroporto tem no turismo e na atividade económica em geral.

(335) Essas subvenções contribuíram igualmente para a acessibilidade da região, sobretudo para os turistas e os viajantes por motivos de negócios. A este respeito, importa salientar que o aeroporto de La Rochelle não está situado na mesma zona de influência do aeroporto de Angoulême (ver considerandos 305 a 307).

(336) No tocante aos aeroportos de Niort e de Rochefort, a Comissão considera que os aeroportos de Niort e de Rochefort não podem substituir o de La Rochelle enquanto plataforma de transporte de passageiros em rotas regulares operadas por companhias aéreas comerciais de grande envergadura (ver considerando 309).

(337) Assim, um auxílio ao investimento que permita aumentar as capacidades de acolhimento do aeroporto de La Rochelle favorece, até certo ponto, a acessibilidade da região, visto evitar que os passageiros e as companhias aéreas tenham de escolher um substituto imperfeito.

(338) Além disso, a linha TGV que liga La Rochelle a Paris, um nó de transporte internacional, apenas é de alta velocidade a partir de Saint Pierre des Corps, pelo são necessárias 3 horas para chegar a Paris através deste meio de transporte. O projeto TGV Atlântico, que permitirá ligar à velocidade máxima as cidades de Poitiers, Angoulême e Bordéus, não inclui La Rochelle.

(339) Afigura-se, assim, que embora existam meios de transporte alternativos ao transporte aéreo, as subvenções de equipamento contribuíram para melhorar a acessibilidade da região, bem como o desenvolvimento económico regional.

c) A infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo fixado

(340) Os investimentos visavam permitir um melhor funcionamento e uma utilização otimizada das infraestruturas existentes, nomeadamente porque uma parte das infraestruturas estava inutilizável devido à sua não conformidade com as normas de segurança, ou porque este investimento permite adaptar o aeroporto a um aumento previsível do seu tráfego.

(341) Na realização dos investimentos que incidem sobre a ampliação da pista aeroportuária, que estava subdimensionada e inadaptada, a CCI-aeroporto limitou-se a uma ampliação de 115 metros suficiente para responder aos seus objetivos de mercado conforme definidos no considerando 330, ou seja, a adaptação aos aviões com uma capacidade máxima de 200 lugares. Esta ampliação tinha sido, aliás, preconizada pelo estudo realizado em janeiro de 2000 pelo Serviço Especial das Bases Aéreas Sudoeste. O tráfego constatado durante os anos seguintes confirma o caráter apropriado destas obras.

(342) Como foi indicado no considerando 331, as obras do terminal, que também era subdimensionado, financiadas pelas subvenções de equipamento não suscitaram aumentos de capacidade significativos, visando apenas pôr a infraestrutura subdimensionada em condições de acolher o tráfego que acolhia até então, bem como a fazer mais facilmente face aos períodos de ponta.

(343) Esses investimentos não excederam, portanto, o necessário para que o aeroporto pudesse continuar a acolher o tráfego que até então acolhia, em boas condições, incluindo em períodos de ponta. Por conseguinte, os investimentos foram necessários e proporcionais ao objetivo fixado.

d) A infraestrutura tem perspetivas satisfatórias de utilização a médio prazo

(344) Importa referir que, entre 2005 e 2007, o tráfego do aeroporto de La Rochelle variou entre cerca de 120 000 e cerca de 220 000 passageiros por ano e que o tráfego aumentou sempre ao longo dos anos. Era, portanto, razoável contar, tanto em 2005 quanto em 2007, com perspetivas de utilização significativas e de crescimento.

(345) Estas perspetivas justificavam que se fizessem investimentos para manter a infraestrutura em condições de acolher o tráfego que acolhia até então e fazer face ao crescimento anual do aeroporto, mesmo sem originar um aumento significativo da capacidade.

(346) Convém recordar, a este respeito, que as obras de redimensionamento da pista de La Rochelle visavam acolher as aeronaves com uma maior capacidade e adaptar-se às normas de segurança próprias de certas aeronaves, com o derradeiro objetivo de promover um aumento do número de passageiros com destino à região. Por outro lado, a ampliação da aerogare permitiu que esta se adaptasse ao aumento constante do tráfego e, portanto, permitir um acolhimento dos passageiros que respeite um nível aceitável de segurança, de proteção e de conforto, bem como evitar congestionamentos e atrasos nos procedimentos de segurança e, consequentemente, no embarque e desembarque dos aviões. As subvenções de equipamento financiaram obras de requalificação das pistas e de adaptação às normas destinadas a manter a infraestrutura em bom estado para continuar a acolher os tipos de aparelhos e o volume de tráfego que já acolhia sem aumentos significativos da capacidade, e a melhorar o funcionamento do aeroporto em períodos de ponta. Em conclusão, as infraestruturas financiadas ofereciam perspetivas satisfatórias de utilização a médio prazo quando as subvenções de investimento foram concedidas.

e) O acesso à infraestrutura de forma equitativa e não discriminatória

(347) O aeroporto de La Rochelle está aberto às diversas companhias que desejem utilizá-lo sem nenhuma restrição especial. O acesso a essa infraestrutura é oferecido de forma equitativa e não discriminatória na aceção das orientações de 2005.

f) Inexistência de afetação das trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum

(348) Conforme indicado anteriormente, o aeroporto de La Rochelle é um aeroporto da categoria D na aceção das Orientações de 2005. Ora, o ponto 39 das referidas orientações estabelece que «os financiamentos concedidos aos pequenos aeroportos regionais (categoria D) são pouco suscetíveis de falsear a concorrência ou afetar as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum».

(349) Ademais, decorre dos considerandos 304 e 309 que o aeroporto de La Rochelle não concorre na sua zona de influência com outro aeroporto que apresente o mesmo modelo de exploração e que seria suscetível de ser afetado negativamente pelas medidas em questão. Com efeito, os aeroportos de Niort e de Rochefort servem segmentos de mercado diferenciados, pelo que são apenas substitutos imperfeitos uns dos outros. Quanto ao aeroporto de Angoulême, não se situa na zona de influência do aeroporto de La Rochelle.

(350) Além disso, as subvenções de equipamento em causa não foram utilizadas para financiar aumentos significativos de capacidade, de molde, por exemplo, a alterar a qualificação do aeroporto na nomenclatura das Orientações de 2005. Deste modo, o impacto que as subvenções de equipamento em causa produziram no aeroporto consistiu, basicamente, na manutenção em boas condições do aeroporto, visto que, sem essas subvenções, não teria podido prosseguir as suas atividades, ou só as prosseguiria em condições degradadas. Por outro lado, estas subvenções não conduziram à criação de novas capacidades que pudessem concorrer com outros aeroportos conforme ilustra o Quadro 11.

Quadro 11

Capacidade utilizada em número de passageiros no período 2002-2010

Ano	Capacidade utilizada
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Fonte: autoridades francesas

(351) Por último, não se registaram, em consequência da concessão das subvenções de equipamento em causa, quaisquer movimentos dignos de nota de companhias aéreas que trocassem Angoulême por La Rochelle, ou que encerrassem rotas a partir de Angoulême para abrir ligações aos mesmos destinos a partir de La Rochelle.

(352) Tendo em conta os elementos positivos e negativos globalmente produzidos pelas subvenções em questão, a Comissão considera que as subvenções de equipamento não afetaram as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum.

g) Necessidade e proporcionalidade do auxílio

(353) Considera-se como necessário e proporcionado um investimento que permita um melhor funcionamento e uma utilização otimizada das infraestruturas existentes, nomeadamente porque uma parte das infraestruturas estava inutilizável devido à sua não conformidade com as normas de segurança ([80]), ou porque este investimento permite adaptar o aeroporto a um aumento previsível da sua utilização ([81]).

(354) No atinente às obras realizadas a nível da pista, do caminho de circulação e do estacionamento de aviões que estavam subdimensionados, a estratégia do aeroporto consistia em abrir novas rotas e a desenvolver o seu tráfego e precisava, portanto, de ampliar estas infraestruturas.

(355) No tocante às obras realizadas a nível da aerogare, as infraestruturas do aeroporto não respondiam ao desenvolvimento contínuo do tráfego de passageiros, causando atrasos e congestionamentos. Por conseguinte, o redimensionamento do aeroporto era simultaneamente necessário e proporcionado ao acolhimento do afluxo de passageiros.

(356) As subvenções de equipamento representam 2 986 000 EUR de auxílios relativamente a um investimento de 5 876 000 EUR, ou seja, uma intensidade de auxílio de 50,8 %, o que corresponde a uma intensidade aceitável tendo em conta a categoria do aeroporto.

(357) Por outro lado, todos os dados disponíveis indicam que esses auxílios podem ser considerados necessários e proporcionais, no sentido em que, sem eles, a CCI não teria condições para financiar os investimentos em causa, nem de dar uma contribuição sensivelmente superior à que deu.

(358) O Quadro 12 que se segue apresenta um resumo dos resultados líquidos do aeroporto de La Rochelle durante o período 2002-2012, bem como da sua capacidade de autofinanciamento (doravante «CAF»). Esta última equivale à soma do resultado líquido com os custos que não geram fluxos de caixa (essencialmente as amortizações e as provisões para riscos e encargos). A CAF representa os montantes gerados pela atividade de uma empresa que estão disponíveis para financiar investimentos, o fundo de maneio da empresa, os reembolsos de empréstimos, a poupança ou ainda os dividendos pagos aos acionistas.

([80]) Decisão da Comissão, de 16 de maio de 2006, relativa ao auxílio estatal N 21/2006, Reino Unido — Aeroporto da cidade de Derry (JO C 272 de 9.11.2006, p. 13), considerandos 57 e 58.

([81]) Decisão da Comissão, de 27 de abril de 2010, relativa ao auxílio estatal N 41/2010, Letónia — Auxílio estatal relativo a investimentos nas infraestruturas do aeroporto de Riga (JO C 143 de 2.6.2010, p. 22), considerandos 35 a 37.

Quadro 12

Resultado líquido contabilístico e capacidade autofinanciamento do aeroporto de La Rochelle

(em milhares de EUR)

Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Produtos	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Encargos	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Resultado líquido contabilístico	- 175	- 75	19	- 334	- 738	- 559	- 728	- 771	- 197	- 491	- 496
CAF	5	228	- 84	5	298	- 195	- 259	- 679	46	- 2	- 30

Fonte: autoridades francesas

(359) Este quadro mostra que o aeroporto acumulou prejuízos entre os anos 2002 e 2012, inclusive. Além disso, a CAF do aeroporto variou entre 298 000 EUR e - 679 000 EUR por ano ao longo deste período. Em 2004 e 2005, os anos do pagamentos da quase totalidade das subvenções de equipamento, a CAF do aeroporto era apenas de - 84 000 EUR e 5 000 EUR respetivamente, ou seja, um nível muito modesto comparativamente com os custos dos investimentos efetuados (custo total do investimento em 2004 e 2005: 5 830 000 EUR) ([82]). Os recursos gerados pela atividade do aeroporto eram, por isso, muito insuficientes para contribuírem significativamente para o financiamento destes investimentos.

(360) Os dados disponíveis mostram que o resultado da execução orçamental era de 19 000 EUR em 2004 e de - 334 000 EUR em 2005, anos do pagamento da quase totalidade das subvenções de equipamento. Estes dados devem ser comparados com os resultados líquidos do aeroporto após as subvenções, ou seja 738 000 EUR em 2006 e 559 000 EUR em 2007. Deste modo, o financiamento da totalidade, ou mesmo de uma parte significativa dos investimentos em causa pelos recursos próprios do aeroporto teria aumentado fortemente os prejuízos, já avultados, deste último.

(361) Por outro lado, tendo em conta os prejuízos sofridos durante um longo período, é pouco provável que a CCI tivesse condições para financiar uma parte significativa dos investimentos em causa através de um aumento do seu endividamento que era cerca de 226 000 EUR em 2005 e 341 000 EUR em 2006 ([83]).

(362) As subvenções de equipamento foram, por conseguinte, necessárias para a realização dos investimentos que financiaram. Por outras palavras, tiveram um efeito de incentivo porque, sem elas, a CCI não teria efetuado tais investimentos. Além disso, respeitam o princípio da proporcionalidade, porque a CCI não teria podido aumentar significativamente a sua contribuição para o financiamento desses investimentos.

h) Conclusão sobre a compatibilidade dos auxílios ao investimento

(363) Pelas razões explicadas nos considerandos acima da presente secção, a Comissão considera que as subvenções ao investimento para o período 2001-2005 constituem auxílios estatais compatíveis com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(364) Esta conclusão baseia-se nos critérios especificados nas Orientações de 2005 para os auxílios ao investimento a favor de aeroportos. Em nada prejudica qualquer apreciação que, no futuro, a Comissão possa vir a ter de efetuar sobre eventuais auxílios ao investimento a favor do aeroporto de La Rochelle com base nas Orientações de 2014.

([82]) Quadro apresentado pelas autoridades francesas em 14 de novembro de 2017 em resposta à pergunta n.º 9.

([83]) Anexo 6 da resposta final complementar da CCI de 14 de novembro de 2017 («Plano de atividades de 2001-2014», rubrica «empréstimo e outros passivos financeiros»).

7.1.3.2. Compatibilidade dos auxílios ao funcionamento

(365) Conforme se demonstrou anteriormente, a França cometeu um manifesto erro de apreciação ao sustentar que a gestão global do aeroporto de La Rochelle era um SIEG. Designadamente, a atividade do gestor do aeroporto de La Rochelle no domínio do acolhimento de voos comerciais de transporte de passageiros nesse aeroporto não pode ser considerada como um verdadeiro SIEG. Na medida em que as diversas medidas de apoio financeiro visadas pela presente análise se destinavam a financiar a exploração da atividade global do aeroporto, não podem ser consideradas como compensações de serviço público concedidas com vista à gestão de um verdadeiro SIEG.

(366) Além disso, conforme foi demonstrado anteriormente nenhuma das medidas de apoio financeiro objeto da presente análise era proveniente de um mecanismo de compensação financeira cujos parâmetros tenham sido estabelecidos previamente, de forma objetiva e transparente, e com modalidades de controlo e de revisão da compensação, assim como modalidades de reembolso das eventuais sobrecompensações e dos meios para as evitar. Por conseguinte, as medidas em causa não satisfazem as condições cumulativas estabelecidas pelo Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais ([84]) sob a forma de compensação de serviço público, que seria aplicável ao caso vertente *ratione temporis*.

(367) Por conseguinte, estas medidas não podem ser declaradas compatíveis com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

(368) A Comissão passa a analisar as medidas que são objeto do presente exame à luz dos diversos critérios enunciados no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(369) As medidas em causa dizem respeito aos financiamentos relacionados com o funcionamento do aeroporto: adiantamentos reembolsáveis sem juros, subfaturação dos serviços prestados pela CCI-serviço geral ao aeroporto de La Rochelle entre 2001 e 2005 e subvenções que a CCI recebeu dos órgãos de poder local destinadas a contribuir para as ações de promoção do aeroporto de La Rochelle.

(370) Estas medidas constituem todas auxílios ao funcionamento, na medida em que foram utilizados para financiar a exploração do aeroporto de La Rochelle, e não investimentos específicos efetuados nesse aeroporto. Todos estes auxílios ao funcionamento foram concedidos ilegalmente antes de 4 de abril de 2014, data de aplicação das Orientações de 2014, nas quais a Comissão declarou que aplicaria os princípios nelas estabelecidos a todos os processos pendentes de auxílios ao funcionamento concedidos a aeroportos, mesmo se o auxílio tivesse sido concedido antes de 4 de abril de 2014 ([85]).

(371) Nos termos das Orientações de 2014, os auxílios ao funcionamento concedidos a aeroportos antes de 4 de abril de 2014 podem ser declarados compatíveis na totalidade dos custos de funcionamento não cobertos, se forem respeitadas determinadas condições enunciadas na secção 5.1.2 ([86]) As condições estabelecidas na secção 5.1.2 das Orientações de 2014 são analisadas a seguir.

— *Os auxílios facilitam o desenvolvimento de uma atividade económica*

(372) Os adiantamentos reembolsáveis e a subfaturação financiaram o défice de exploração do aeroporto de La Rochelle e permitiram, portanto, que se mantivesse em atividade. No que se refere às subvenções dos órgãos de poder local destinadas a contribuir para as ações de promoção do aeroporto de La Rochelle, tinham por objeto financiar ações de promoção cujo objetivo era desenvolver a atividade deste aeroporto.

(373) Conforme já exposto nos considerandos 329 e 332, a atividade do aeroporto de La Rochelle tem um impacto positivo no desenvolvimento económico da região de La Rochelle, mormente no setor do turismo.

(374) Ora, o desenvolvimento económico local é reconhecido pelas Novas Orientações como um objetivo de interesse comum suscetível de justificar a concessão de auxílios ao funcionamento de um aeroporto até 4 de abril de 2014, se determinadas condições estiverem preenchidas.

(375) É inegável que o aeroporto de La Rochelle trouxe grandes afluxos de turistas para a região de La Rochelle e teve um impacto positivo na região e na economia local.

([84]) Comunicação da Comissão — Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (2011) (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).
([85]) Orientações de 2014, ponto 172.
([86]) Orientações de 2014, ponto 137.

(376) Este impacto positivo foi estimado pela nota da CCI de 2008 intitulada «*Estratégia: rumo a um desenvolvimento controlado*». Esta última indica que o peso económico do aeroporto para o aglomerado populacional corresponde às despesas de estadia dos passageiros das linhas «low cost» na economia local (33 milhões de euros em 2007) e ao número de postos de trabalho sediados no aeroporto (167 em 2008).

(377) O relatório «*Transporte aéreo e desenvolvimento turístico*» realizado pela ODIT France em 2008 revela um rácio que permite estimar o peso económico total do aeroporto de La Rochelle em 100 milhões de euros na economia local em 2008. Além disso, em 2008, 167 postos de trabalho estavam sediados no aeroporto.

(378) Por outro lado, as despesas por passageiro e globais foram calculadas no âmbito de inquéritos anuais entre 2006 e 2014 cujos resultados são os seguintes:

Quadro 13

Despesas por passageiro e globais na região de La Rochelle

(em EUR)

Ano	Despesas por passageiro	Despesas globais
2006	336	17,8 milhões
2007	471	33 milhões
2008	367	27,4 milhões
2009	Não estudado	Não estudado
2010	532,58	30 milhões
2011	548,97	35 milhões
2012	558,62	37 milhões
2013	482,80	27,4 milhões
2014	578,44	33 milhões

Fonte: autoridades francesas

(379) O Quadro 13 quadro *supra* mostra que o peso económico do aeroporto na região de La Rochelle aumentou durante o período 2006-2014, as despesas por passageiro passaram de 336 EUR em 2006 para 578,44 EUR em 2014.

(380) De acordo com as Orientações de 2014, sempre que um aeroporto estiver localizado na mesma zona de influência de outro aeroporto com capacidade disponível, o plano de negócios, com base em previsões sólidas do tráfego de passageiros e de carga, deve identificar o efeito provável sobre o tráfego nos outros aeroportos localizados nessa zona de influência ([87]). O aeroporto de La Rochelle não concorre na sua zona de influência com outro aeroporto que apresente o mesmo modelo de negócios. Com efeito, os aeroportos de Niort e de Rochefort servem segmentos de mercado diferentes, pelo que são apenas substitutos imperfeitos uns dos outros (ver considerandos 308 e 309). Quanto ao aeroporto de Angoulême, não se situa na zona de influência do aeroporto de La Rochelle. Pode concluir-se, assim, que o impacto provável do tráfego de La Rochelle nos aeroportos vizinhos foi tomado em consideração e que se podia excluir um impacto significativo.

(381) Por conseguinte, a Comissão considera que os auxílios ao funcionamento pagos ao aeroporto de La Rochelle contribuíram para um objetivo de desenvolvimento económico e para a conectividade da região de La Rochelle.

([87]) Orientações de 2014, ponto 114.

b) Necessidade de intervenção do Estado e adequação do auxílio estatal como instrumento político

(382) Os auxílios ao funcionamento eram necessários para garantir o equilíbrio económico da exploração do aeroporto de La Rochelle e, consequentemente, a manutenção da sua atividade. Com efeito, de um ponto de vista orçamental, o auxílio em causa era necessário porque o aeroporto não era financeiramente viável e originava um défice de tesouraria. Tendo em conta os seus resultados, o aeroporto estaria impossibilitado de aumentar o financiamento a partir de fundos próprios.

(383) As Orientações de 2014 reconhecem aliás que «nas atuais condições de mercado, os aeroportos mais pequenos podem ter dificuldade em assegurar o financiamento do seu funcionamento sem financiamento público» ([88]). As Orientações de 2014 especificam ainda que os aeroportos com um tráfego anual igual ou inferior a 700 000 passageiros podem não ser capazes de cobrir uma percentagem substancial dos seus custos de funcionamento. Ora, o aeroporto de La Rochelle faz parte dos pequenos aeroportos, na medida em que o seu tráfego não deveria ultrapassar os 300 000 passageiros antes de 2020 e que o seu tráfego não ultrapassava 200 000 passageiros por ano antes de 2007.

(384) Segundo as Orientações de 2014, importa analisar se podiam ter sido aplicados outros instrumentos políticos ou de auxílio que falseassem menos a concorrência do que aqueles que foram utilizados ([89]). Como já se indicou, o aeroporto registou um défice de exploração anual muito elevado no período de 2002-2012 (com exceção do ano de 2004). Por conseguinte, para mantê-lo em atividade e proporcionar-lhe a liquidez, era difícil, neste contexto, considerar outros instrumentos para além das subvenções de exploração a fundo perdido, tais como as subvenções para as ações de *marketing* e a subfaturação, bem como os adiantamentos reembolsáveis sem prazo de reembolso preciso e sem taxa de juro.

(385) Consequentemente, os auxílios ao funcionamento a favor do aeroporto de La Rochelle eram necessários e apropriados.

c) Efeito de incentivo e proporcionalidade dos auxílios

(386) De acordo com as Orientações de 2014, deve verificar-se se, na ausência dos auxílios ao funcionamento, o nível de atividade económica do aeroporto viria a reduzir-se de uma forma considerável e também se os auxílios se limitaram ao mínimo necessário para a realização da atividade objeto do auxílio ([90]).

(387) Uma vez que o aeroporto de La Rochelle não era financeiramente viável, a sua atividade teria sido fortemente reduzida para garantir um equilíbrio financeiro ou mesmo totalmente suspensa na ausência das medidas de apoio destinadas a financiar os custos de funcionamento. Por conseguinte, os auxílios tiveram um efeito de incentivo, na aceção do ponto 124 das Orientações de 2014.

(388) Além disso, decorre do Quadro 12 que os diferentes auxílios ao funcionamento foram limitados aos montantes necessários para assegurar o equilíbrio financeiro da exploração, sem ir mais além. Com efeito, excetuando o ano 2004 em que o resultado foi positivo (19 000 EUR), o resultado contabilístico foi sempre negativo, o que indica que os auxílios ao funcionamento a favor do aeroporto nunca excederam os montantes necessários à manutenção do equilíbrio do resultado contabilístico.

(389) Quanto ao caso particular dos adiantamentos reembolsáveis concedidos pelo serviço geral da CCI, resultavam da obrigação, que lhe era imposta pelo contrato de concessão, de apresentar um orçamento equilibrado para o aeroporto. O montante dos adiantamentos era definido anualmente, aquando da elaboração do orçamento, de modo a assegurar o equilíbrio deste último. A elaboração dos orçamentos dos aeroportos geridos pelas câmaras de comércio e indústria obedece a procedimentos rigorosos, a fim de garantir que as contribuições públicas destinadas a equilibrar o orçamento são limitadas ao mínimo necessário.

(390) Por conseguinte, a Comissão considera que os diferentes auxílios ao funcionamento recebidos pela CCI-aeroporto eram limitadas ao mínimo,

d) Apreciação das distorções da concorrência e dos efeitos sobre as trocas comerciais

(391) De acordo com as Orientações de 2014, ao apreciar a compatibilidade dos auxílios ao funcionamento concedidos antes de 4 de abril de 2014, a Comissão terá em conta as distorções da concorrência e os efeitos sobre as trocas comerciais ([91]).

([88]) Orientações de 2014, ponto 117.
([89]) Orientações de 2014, ponto 120.
([90]) Orientações de 2014, pontos 124 e 125.
([91]) Orientações de 2014, pontos 131 e 137.

(392) Os auxílios concedidos a um aeroporto da União são suscetíveis de afetar negativamente todos os outros aeroportos da União. Com efeito, todos eles concorrem entre si para atrair as companhias aéreas, no âmbito do mercado interno do transporte aéreo. No caso dos auxílios ao funcionamento destinados a permitir que o aeroporto se mantenha economicamente viável, a intensidade desse efeito geral sobre os outros aeroportos depende do volume de atividade do aeroporto auxiliado, patente, nomeadamente, no número de passageiros, de rotas e de frequências.

(393) Note-se, a esse respeito, que no período em apreço (2001-2012) o aeroporto de La Rochelle nunca deixou de ser um aeroporto de pequena dimensão. Ora, o aeroporto de La Rochelle faz parte dos pequenos aeroportos, na medida em que o seu tráfego não deveria ultrapassar os 300 000 passageiros antes de 2020 e que o seu tráfego não ultrapassava 200 000 passageiros por ano antes de 2007. O volume de atividade do aeroporto de La Rochelle manteve-se, pois, modesto. O efeito geral dos auxílios que lhe foram concedidos sobre os restantes aeroportos foi relativamente circunscrito.

(394) No entanto, os efeitos de um auxílio ao funcionamento concedido a um dado aeroporto sobre outro aeroporto são tanto maiores quanto maior for a proximidade entre os dois aeroportos. Em especial, quando um deles se encontra na zona de influência do outro, a concorrência para atrair as companhias aéreas que desejem servir a região em causa torna-se particularmente intensa. Além do mais, quando existem ligações com destino à mesma cidade a partir dos dois aeroportos, estes concorrem entre si para atrair os passageiros que queiram viajar para essa cidade com possibilidade de escolha entre eles.

(395) No que diz respeito ao aeroporto de Angoulême, este não está situado na mesma zona de influência do aeroporto de La Rochelle (ver considerandos 305 a 307).

(396) No que toca aos aeroportos de Niort e de Rochefort, a Comissão considera, pelas mesmas razões que foram expostas nos considerandos 308 e 309, que as subvenções ao aeroporto de La Rochelle em análise não são suscetíveis de falsear a concorrência com as dos aeroportos de Niort e de Rochefort.

(397) Consequentemente, os auxílios ao funcionamento em questão tiveram um impacto limitado nos aeroportos vizinhos do de La Rochelle.

(398) Tendo em conta todos estes efeitos, positivos e negativos, globalmente resultantes dos auxílios em questão, a Comissão considera que estes não afetaram as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum.

(399) Face aos elementos acima apresentados sobre o impacto dos auxílios em causa na concorrência e nas trocas comerciais, e tendo em conta o importante contributo que eles deram para o desenvolvimento económico da região em que se situa o aeroporto de La Rochelle, nomeadamente devido ao seu impacto benéfico no turismo local e no polo de atividade existente na região, a Comissão considera que esses auxílios não afetaram a concorrência e as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum.

e) Conclusão sobre a compatibilidade dos auxílios ao funcionamento

(400) Atendendo ao que precede, os adiantamentos reembolsáveis, as subvenções de exploração pontuais, bem como a subfaturação dos serviços prestados pelo serviço geral da CCI ao aeroporto de La Rochelle entre 2001 e 2005 e as subvenções para ações de promoção constituem auxílios compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(401) Esta conclusão baseia-se nos critérios específicos previstos nas Orientações de 2014 para avaliar a compatibilidade dos auxílios ao funcionamento concedidos a favor dos aeroportos antes de 4 de abril de 2014. Em nada prejudica qualquer apreciação que, no futuro, a Comissão possa vir a ter de efetuar sobre eventuais auxílios a favor do aeroporto de La Rochelle com base nas regras previstas nas Orientações de 2014 para os auxílios concedidos após 4 de abril de 2014.

7.2. **Medidas a favor das companhias aéreas**

7.2.1. *Existência de um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE*

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

(403) A classificação de uma medida como auxílio estatal implica, portanto, que as seguintes condições estejam cumulativamente preenchidas:

— que o beneficiário seja uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, o que pressupõe que ele exerça uma atividade económica,

— que a medida em causa seja concedida através de recursos estatais e imputável ao Estado,

— que confira uma vantagem seletiva ao seu ou aos seus beneficiários,

— que a medida em causa falseie ou ameace falsear a concorrência e seja suscetível de afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros.

7.2.1.1. Conceito de empresa

(404) A fim de determinar se as medidas analisadas constituem auxílios estatais, há que determinar, primeiramente, se os seus beneficiários, a Ryanair, a AMS e a Jet2, são empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Ora, é incontestável que estas duas empresas são entidades prestadoras de serviços de transporte aéreo e publicitários. Nessa medida, exercem atividades económicas.

7.2.1.2. Recursos estatais e imputabilidade ao Estado

(405) Os diversos contratos visados pelo procedimento formal de investigação foram assinados pelas companhias aéreas, por um lado, e a CCI, por outro.

(406) A título preliminar, a Comissão sublinha que com vista a apreciar especificamente a imputabilidade ao Estado das medidas em causa (nomeadamente, os pagamentos públicos concedidos a título dos referidos contratos), não é relevante fazer uma distinção entre a CCI no seu conjunto, a CCI-serviço geral e a CCI-aeroporto. Com efeito, a CCI-aeroporto não possui uma personalidade jurídica distinta da CCI, e os diversos contratos foram celebrados pelo presidente da CCI ou sob o seu controlo. A CCI-aeroporto não é uma entidade distinta dotada de autonomia decisória a não ser no que respeita à gestão corrente do aeroporto. Daqui resulta que os comportamentos da CCI-aeroporto e da CCI em geral, nas suas relações com as companhias aéreas e suas filiais, devem ser conjuntamente apreciados para efeitos da aplicação do princípio do operador numa economia de mercado. A Comissão recorda que esta abordagem já foi adotada na sua prática decisória ([92]).

(407) Tal como se refere anteriormente na secção 7.1.1.2, a CCI é uma autoridade pública cujos recursos devem ser considerados estatais e cujas decisões são imputáveis ao Estado na aceção da jurisprudência sobre os auxílios estatais.

(408) A CCI e a Ryanair consideram nas suas observações que os contratos celebrados pela CCI com as companhias aéreas não podem ser considerados imputáveis ao Estado.

(409) Em primeiro lugar, a Ryanair e a CCI contestam a imputabilidade ao Estado das diferentes medidas em causa alegando que o Estado não tem influência nas decisões das câmaras de comércio e indústria, limitando-se a tutelá-las. A Ryanair e a CCI sustentam, nomeadamente, a sua argumentação com base no facto de que não existe nenhuma integração funcional da CCI nas estruturas do Estado uma vez que os membros dos órgãos de direção das câmaras de comércio e indústria são na sua integralidade comerciantes ou mandatários sociais de sociedades comerciais, sem que haja uma função reservada para um representante do Estado. A Ryanair cita, aliás, um parecer do Conselho de Estado que tendia a demonstrar a independência das câmaras de comércio e indústria em relação ao Estado. De acordo com esse parecer, o facto de as câmaras de comércio e indústria «estarem ligadas ao Estado, visto que todos os organismos públicos devem estar tecnicamente ligados a uma pessoa coletiva, não implica em si mesmo qualquer subordinação».

(410) Ora, contrariamente ao que a Ryanair e a CCI alegam nas observações que apresentaram, pouco importa, a este respeito, que as câmaras de comércio e indústria sejam administradas por pessoas eleitas por comerciantes e empresários, sem que haja uma função reservada apara um representante do Estado. Com efeito, elas são, a este nível, semelhantes às autarquias locais e regionais, que são administradas por representantes locais eleitos independentes do Estado (no sentido estrito) e não por funcionários nomeados por outras autoridades públicas. Aliás, os parlamentos nacionais são também compostos por representantes eleitos. No entanto, os parlamentos representam um dos poderes públicos essenciais num Estado democrático.

([92]) Decisão da Comissão relativa ao aeroporto de Nîmes, já mencionada na nota de rodapé n.º 12, considerando 306.

(411) Por outro lado, o grau de influência ou de controlo exercido pelo Estado (no sentido estrito) sobre as atividades das câmaras de comércio e indústria também não é pertinente, visto que estes organismos são, eles próprios, autoridades públicas. A situação das câmaras de comércio e indústria distingue-se assim, da situação das empresas públicas, a propósito das quais o Tribunal de Justiça esclareceu os critérios de imputabilidade do Estado no acórdão *Stardust Marine* ([93]). Com efeito, no caso de uma medida tomada por uma empresa pública cuja vocação principal consiste em exercer uma atividade económica, trata-se de determinar se as autoridades públicas que controlam essa empresa, por exemplo devido à sua participação no capital da mesma, estão na origem da medida em causa. A situação de uma câmara de comércio e indústria é diferente, na medida em que se trata de uma entidade que faz, ela própria, parte da administração pública, ou que é «um organismo intermédio do Estado», isto é, uma autoridade pública criada por lei para satisfazer interesses gerais. Deste modo, para determinar se uma decisão de uma câmara de comércio e indústria é imputável ao Estado (no sentido lato da jurisprudência relativa aos auxílios estatais), não é necessário determinar se outra autoridade pública (por exemplo, o Estado em sentido estrito ou um órgão de poder local) esteve implicada na decisão em causa. Na realidade, uma tal decisão satisfaz necessariamente o critério de imputabilidade.

(412) Esta abordagem já foi adotada pela Comissão na sua prática decisória e foi validada pela jurisprudência. Por conseguinte, a Comissão afirmou a respeito da câmara de comércio e indústria de Var: «*De acordo com o seu estatuto de organismo público de direito francês, ela exerce a sua atividade num determinado território geográfico, é dirigida por membros eleitos e dispõe de recursos fiscais provenientes das empresas inscritas no registo comercial e pertence, assim, à categoria dos "poderes públicos" na aceção da Diretiva 2000/52/CE. Por conseguinte, não é necessário determinar se a medida é imputável ao Estado na aceção da jurisprudência Stardust Maritime*» ([94]). O Tribunal validou, nomeadamente, esta abordagem nos recentes acórdãos relativos a auxílios pagos pela CCI de Nîmes e a CCI de Pau a companhias aéreas: «*foi acertadamente que […] a Comissão pode considerar, […], com base em todos os elementos de facto, que as CCI, como a que está em causa, deviam ser consideradas autoridades públicas cujas decisões, tal como as da Administração central do Estado ou de coletividades territoriais, eram, todas elas, imputáveis ao Estado*» ([95]). Esta análise também se aplica à CCI no presente caso.

(413) Em seguida, a CCI considera igualmente que a atividade exercida no caso vertente, a exploração do aeroporto de La Rochelle, é uma atividade económica que é exercida em condições normais de concorrência com operadores privados. Contudo, este argumento é inoperante, dado que nada exclui que uma atividade económica seja exercida por um órgão do Estado ([96]), como uma câmara de comércio e indústria ([97]). Além disso, como demonstrado anteriormente na secção 7.1.1.2, a razão de ser e o objetivo principal das câmaras de comércio e indústria reside nas missões de interesse geral que lhes são confiadas pela lei. Assim, as atividades industriais e comerciais das câmaras de comércio e indústria são subsidiárias do exercício das suas missões de interesse geral e visam contribuir para a realização destas últimas.

(414) Por todas as razões expostas que precedem, a argumentação da CCI e da Ryanair é irrelevante e os diferentes contratos celebrados pela CCI e objeto da presente análise devem ser considerados imputáveis ao Estado e envolvendo a utilização de recursos estatais.

(415) Com base em todos os elementos *supra*, a Comissão considera, portanto, que a celebração destes contratos implica a utilização de recursos estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, e que as decisões de celebrar estes contratos são imputáveis ao Estado.

7.2.1.3. Vantagem seletiva a favor da Buzz e da easyJet

(416) No que diz respeito à companhia Buzz, conforme indicado na secção 3.2.2.3, a França esclareceu não foi efetuado qualquer pagamento de *marketing* à companhia Buzz, uma vez que as ações de promoção e as despesas de comunicação relativas à Buzz a que se refere o relatório do CRC correspondem, na verdade, a ações de comunicação realizadas no âmbito de uma convenção celebrada com a Maison de la France e não com a Buzz. Além disso, estas ações de promoção não estavam relacionadas com a sociedade Buzz. O procedimento formal de investigação permitiu, assim, dissipar as dúvidas da Comissão relativas à existência de um potencial auxílio concedido à Buzz.

([93]) Acórdão do Tribunal de 16 de maio de 2002, França/Comissão, C-482/99, EU:C:2002:294, n.º 52.

([94]) Ver a Decisão da Comissão, de 22 de junho de 2006, relativa ao auxílio estatal N 563/2005 — França — *Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres*, (JO C 204 de 26.8.2006, p. 4), considerando 16.

([95]) Ver acórdão Ryanair DAC/Comissão, T-53/16, já mencionado na nota de rodapé n.º 53, n.ºs 85 a 89; Acórdão Ryanair DAC/Comissão, T-165/15, já mencionado na nota de rodapé n.º 53, n.º 101.

([96]) Ver o acórdão do Tribunal, de 23 de abril de 1991, Höfner e Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, n.º 21.

([97]) Ver o acórdão Ryanair DAC/Comissão, T-53/16, já mencionado na nota de rodapé n.º 53, n.ºs 90 e 91.

(417) No atinente à companhia easyJet, conforme indicado na secção 3.2.2.4, a França esclareceu que, contrariamente à informação contida no relatório do CRC, a easyJet não recebeu qualquer financiamento para serviços de *marketing* ou de publicidade. O procedimento formal de investigação permitiu, assim, dissipar as dúvidas da Comissão relativas à existência de um potencial auxílio concedido à easyJet.

7.2.1.4. Vantagem seletiva a favor da Flybe e Aer conferida pelos contratos celebrados com a CCI durante o período em apreço

(418) As convenções assinadas com as companhias aéreas Flybe e Aer Arann deram origem descontos substanciais das taxas, o que constitui uma vantagem a favor destas companhias aéreas.

(419) Estas convenções foram celebradas no âmbito das condições estabelecidas na decisão tarifária da CCI, de 27 de março de 2008, que previa um sistema de descontos degressivo das taxas aeroportuárias, limitado a três anos para o lançamento de novas rotas ou a continuação da operação das rotas existentes durante a época aeronáutica de inverno.

(420) Afigura-se que este sistema de descontos era aplicável a qualquer companhia aérea que operasse ou pretendesse operar a partir do aeroporto de La Rochelle e que satisfizesse as condições definidas pela decisão tarifária de 27 de março de 2008. Qualquer companhia aérea podia, na verdade, beneficiar destes descontos para o lançamento de novas rotas ou a continuação da operação de rotas existentes durante a época aeronáutica de inverno. Por outro lado, nada indica que estas condições tenham como efeito restringir o benefício destes descontos a certas companhias aéreas.

(421) Por conseguinte, o sistema de descontos foi criado e aplicado de forma não discriminatória, a vantagem conferida à Flybe e à Aer Arann não é seletiva ([98]). Consequentemente, o sistema de descontos aplicado às companhias Flybe e Aer não constitui um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, devido à ausência da condição de seletividade.

7.2.1.5. Existência de uma vantagem a favor da Ryanair/AMS e da Jet2 nos contratos celebrados com a CCI durante o período em apreço

(422) No que diz respeito à isenção da taxa de balizagem de que beneficiou a Ryanair, o procedimento formal de investigação permitiu esclarecer que esta isenção ficou a dever-se ao facto de os voos desta companhia ocorrerem durante o dia e, portanto, não necessitavam do recurso à balizagem luminosa. Por conseguinte, esta isenção não envolve qualquer vantagem económica a favor da Ryanair.

(423) No tocante aos serviços de assistência em escala previstos pelos sucessivos contratos celebrados com a Ryanair, designadamente o contrato n.º 1, o procedimento formal de investigação permitiu dissipar as dúvidas da Comissão relativas à existência efetiva destes serviços. Com efeito, conforme indicado no ponto 72, a CCI apenas interveio enquanto intermediário entre a Ryanair e a Atlantica (a empresa de assistência em escala) e o contrato n.º 1 apenas especificava a tarifação estipulada pela Atlantica. Consequentemente, os serviços de assistência em escala previstos pelos sucessivos contratos celebrados com a Ryanair não envolvem qualquer vantagem económica a favor da Ryanair.

(424) No que se refere às outras medidas, a fim de determinar se os contratos celebrados conferem uma vantagem a estas companhias aéreas, a Comissão deveria, em princípio, analisar se, em circunstâncias similares, um operador aeroportuário que exerça as suas atividades em condições normais de uma economia de mercado teria celebrado acordos comerciais análogos ou idênticos aos celebrados pela CCI.

(425) Para efeitos da apreciação dos contratos em causa, importa recordar que se deve analisar tanto a existência como a importância de eventuais elementos de auxílio nestes contratos à luz da situação existente no momento da sua celebração ([99]). Por conseguinte, para determinar se a entidade gestora do aeroporto atuou como um investidor prudente numa economia de mercado pautado por perspetivas de rendibilidade ([100]), os contratos celebrados devem ser apreciados para cada período considerado, ou seja, no momento da celebração de cada um dos contratos considerados.

([98]) Ver, nomeadamente, o acórdão do Tribunal de Justiça, de 21 de dezembro de 2016, Comissão/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, n.ºs 40 a 67.

([99]) Ver o acórdão Stardust Marine, já mencionado na nota de rodapé n.º 94, n.ºs 71 e 72.

([100]) Ver o acórdão Alfa Romeo, já mencionado na nota de rodapé n.º 30, n.º 20, e o acórdão Alitalia/Comissão, já mencionado na nota de rodapé n.º 30, n.º 84.

(426) Após ter analisado diferentes considerações metodológicas relativas, por um lado, às modalidades de aplicação do princípio do operador prudente e, por outro, às modalidades de reconstituição dos planos de atividades, a Comissão analisará as diferentes medidas em causa.

a) Considerações metodológicas relativas às modalidades de aplicação do princípio do operador prudente

(427) Convém analisar as questões metodológicas que se seguem, a fim de esclarecer as modalidades de aplicação do princípio do operador prudente:

— 1) Os contratos de serviços de *marketing* e os contratos de serviços aeroportuários celebrados devem ser analisados de forma conjunta ou separada?

— 2) Para efeitos de aplicar o princípio do operador numa economia de mercado, qual é a pertinência, à luz da análise de rendibilidade incremental, da análise comparativa dos termos dos contratos de serviços aeroportuários visados pelo procedimento formal de investigação com as taxas aeroportuárias faturadas noutros aeroportos?

— 3) Que benefícios teria em conta um hipotético operador numa economia de mercado ao celebrar os contratos de serviços de *marketing* com as companhias aéreas?

— 4) Que horizonte temporal teria escolhido um operador numa economia de mercado para avaliar o interesse de celebrar um contrato de serviços aeroportuários e/ou um contrato de serviços de *marketing*?

(1) Sobre a apreciação conjunta dos contratos de serviços aeroportuários e dos contratos de serviços de *marketing*

(428) Para efeitos da aplicação do critério do operador prudente numa economia de mercado, a Comissão deve determinar se os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing* celebrados pela CCI com a Ryanair e a AMS conforme visados no Quadro 9 devem ser apreciados em conjunto ([101]).

(429) A França declarou que concordava ([102]) com a abordagem adotada na decisão de início do procedimento, a qual consistia em analisar conjuntamente os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing* celebrados em conjunto.

(430) Em contrapartida, a Ryanair contesta esta abordagem, considerando que os contratos de serviços de *marketing* celebrados com a AMS devem ser analisados de forma distinta dos contratos de serviços aeroportuários celebrados com a Ryanair. A AMS considera igualmente que os contratos que celebrou com a CCI têm um interesse comercial intrínseco distinto dos contratos de serviços aeroportuários.

(431) Afigura-se, pois, conveniente questionar se, conforme sustenta a Ryanair, os contratos de serviços de *marketing* têm um interesse distinto dos contratos de serviços aeroportuários. A fim de responder a esta pergunta, convirá responder às seguintes perguntas:

— Devem a Ryanair e a sua filial AMS serem consideradas individual ou conjuntamente para efeitos da determinação da existência de uma vantagem económica?

— Qual era a missão exercida pela CCI no momento da aquisição dos serviços de *marketing*?

— Existe um elo indissociável entre os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing*?

Sobre a apreciação conjunta ou separada da Ryanair e da AMS para efeitos da determinação da existência de uma vantagem económica

(432) Em relação aos contratos celebrados entre a CCI e as empresas Ryanair e AMS, a Comissão deve, em primeiro lugar, analisar a questão de saber se, para efeitos da identificação de uma vantagem económica da qual teriam beneficiado, a Ryanair e a sua filial AMS deviam ser consideradas de forma individual ou conjunta no momento da assinatura dos contratos.

([101]) Cumpre esclarecer que a questão da apreciação conjunta dos contratos de serviços aeroportuários e dos contratos de serviços de marketing não se coloca no que diz respeito à companhia Jet2. Com efeito, a CCI-aeroporto celebrou com a companhia Jet2 um único contrato que incluía disposições relativas a prestações de serviços aeroportuários e o pagamento de uma contribuição de *marketing*.

([102]) Resposta da França, de 13 de abril de 2012, ponto 253.

(433) Em primeiro lugar, a Comissão constata que a AMS era, no momento da assinatura dos contratos, uma filial da Ryanair a 100 % cujos dirigentes eram quadros superiores da Ryanair ([103]), e que esta empresa foi criada com a finalidade exclusiva de prestar serviços de *marketing* na página Internet da Ryanair e não exercia outras atividades. A AMS agia em função dos interesses da Ryanair e sob o seu controlo, e os lucros por ela gerados iam para a Ryanair, sob a forma de dividendos ou de um aumento do valor da sociedade. Consequentemente, é possível partir do princípio de que a Ryanair exerceu uma influência decisiva no comportamento da AMS.

(434) Ademais, se bem que os serviços de *marketing* foram inicialmente adquiridos no âmbito de dois contratos com a Ryanair em 1 de dezembro de 2003 e 1 de janeiro de 2004, é depois junto da AMS que a CCI adquiriu serviços de *marketing* a título dos contratos de serviços de *marketing* celebrados a partir de 1 de abril de 2006. Por conseguinte, o facto de a AMS ter substituído a Ryanair como prestadora de serviços de *marketing* junto da CCI revela igualmente os elos entre a Ryanair e sua filial AMS no respeitante aos diferentes contratos celebrados com a CCI.

(435) Ademais, a Comissão observa que os contratos de serviços de *marketing* celebrados com a empresa AMS estipulam no seu objeto que estão relacionados com o compromisso exclusivo da Ryanair de operar voos a partir do aeroporto de La Rochelle.

(436) Consequentemente, o facto de AMS exercer uma atividade distinta da exercida pela Ryanair não pode ocultar a complementaridade muito vincada destas duas atividades: a operação de rotas aéreas e a publicidade a favor dessas rotas.

(437) Por último, a Comissão recorda que esta abordagem já foi adotada na sua prática decisória recente ([104]) e foi validada pela jurisprudência ([105]).

(438) Por todas estas razões, a Comissão considera, pois, que há que apreciar conjuntamente as medidas concedidas à Ryanair e à AMS para determinar se existe uma vantagem económica, visto que a Ryanair e a AMS constituem um único beneficiário das medidas em causa ([106]).

Sobre a missão exercida pela CCI no momento da aquisição dos serviços de marketing

(439) Uma primeira abordagem consistiria em considerar que a CCI celebrou os contratos de serviços de *marketing* enquanto gestor aeroportuário ([107]) e comparar, por conseguinte, o seu comportamento com o de um hipotético gestor aeroportuário que se pautasse por perspetivas de rendibilidade.

(440) Uma segunda abordagem consistiria em considerar que a CCI atuou como entidade incumbida de uma missão de interesse geral, a saber, o desenvolvimento económico de La Rochelle e da sua região, e que adquiriu prestações de *marketing* no exercício dessa missão, independentemente da sua qualidade de gestora do aeroporto de La Rochelle. Esta segunda abordagem justificar-se-ia pelo facto de a CCI estar investida por lei dessa missão de desenvolvimento económico.

([103]) Ver o relatório do Tribunal de Contas Regional da Aquitânia (*Chambre Régionale des Comptes d'Aquitaine*) sobre a câmara de comércio e indústria de Pau-Béarn debatido em 19 de outubro de 2006 que conclui, nomeadamente, que «*a empresa AMS não passa de uma emanação da Ryanair, dirigida por dois quadros superiores dessa companhia*». Este relatório pode ser consultado em www.ccomptes.fr/fr//CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

([104]) Ver, neste sentido, nomeadamente a Decisão da Comissão relativa ao aeroporto de Pau, já mencionada na nota de rodapé n.º 12, em especial o considerando 290. Ver igualmente a Decisão (UE) 2017/1861 da Comissão, de 29 de julho de 2016, relativa ao auxílio estatal SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Itália — Compensação aos aeroportos da Sardenha por obrigações de serviço público (SIEG) (JO L 268 de 18.10.2017, p. 1), em especial o considerando 353.

([105]) Ver o acórdão Ryanair DAC/Comissão, T-165/15, já mencionado na nota de rodapé n.º 53, n.º 184; acórdão Ryanair DAC/Comissão, T-53/16, já mencionado na nota de rodapé n.º 53, n.ºs 207 a 212.

([106]) Por conseguinte, a Comissão utilizará a seguir por vezes a designação «Ryanair/AMS» para designar o beneficiário das medidas em causa.

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

(441) No âmbito desta segunda abordagem, conviria verificar, por um lado, se os serviços em questão respondem a uma «*necessidade efetiva*» do adquirente público (podendo, por exemplo, estar relacionada com a procura de uma maximização do efeito económico induzido pelos auxílios pagos no desenvolvimento regional) e, por outro, se foram adquiridos a um preço inferior ou igual a um «*preço de mercado*» ([108]), seja esse preço determinado na sequência de um concurso ou por um método alternativo.

(442) A Comissão observa que nem a França ([109]), nem a CCI ([110]) indicaram explicitamente nas suas observações atuar por motivos de política pública aquando da celebração dos contratos de serviços de *marketing*.

(443) No que se refere à França, esta última alegou, é certo, conforme exposto no considerando 210, que o impacto das medidas seria positivo para as atividades do aeroporto no desenvolvimento regional e considera, pois, «natural» que os órgãos de poder local, que trabalham para o desenvolvimento económico e turístico do seu território, recorram a serviços que lhes permita promovê-lo e atrair viajantes para o mesmo. Contudo, a Comissão salienta que esta afirmação não é partilhada pela CCI (ver considerando 445) e é contrariada pelas suas observações formuladas na sequência do início do procedimento formal de investigação, expostas no considerando 212, nas quais a França considera que «*[q]uanto às considerações que levaram a CCI a celebrar as convenções analisadas, a possibilidade de divulgar anúncios publicitários respeitantes aos aeroporto de La Rochelle e à sua região, bem como respeitantes a todos os destinos servidos pelo aeroporto numa página Internet tão visitada como a da Ryanair representava uma oportunidade para atrair clientes suplementares que a CCI, desejosa de aumentar o tráfego e, portanto, as receitas do aeroporto, evidentemente aproveitou.*». A França acrescenta que «*[d]o ponto de vista do aeroporto de La Rochelle, a sua estratégia de apoio ao marketing foi bem-sucedida, uma vez que daí resultou um aumento vincado do número de passageiros durante o período, que conduziu desta forma ao aumento constante das taxas aeroportuárias e das receitas não aeronáuticas […]*».

(444) Por outro lado, a Comissão salienta que no caso vertente a França não demonstrou — além das considerações gerais relativas ao desenvolvimento regional visadas no considerando precedente — concretamente em que medida tinha calibrado o financiamento das companhias aéreas com vista à prossecução deste objetivo de interesse público que, aliás, nem definiu de forma precisa, nem acompanhou de critérios mensuráveis. Por conseguinte, a Comissão assinala que a França não apresentou qualquer análise económica quantificada realizada *ex ante*, que permita determinar de forma causal e inequívoca o efeito económico das medidas de financiamento na consecução do objetivo de interesse público de desenvolvimento regional.

(445) Por seu turno, a CCI facultou elementos tendentes a promover a primeira abordagem. Com efeito, nas suas observações de 4 de junho de 2012, a CCI considera que «*[f]oram as perspetivas de rendibilidade que incentivaram a CCI a celebrar as convenções [de marketing]*». A CCI esclarece igualmente que «*as considerações que levaram a CCI a celebrar as convenções analisadas eram de natureza puramente comerciais e a vantagem comercial que as referidas convenções iam proporcionar ao aeroporto tinha sido devidamente avaliada. A possibilidade de divulgar anúncios publicitários respeitantes aos aeroporto de La Rochelle e à sua região, bem como respeitantes a todos os destinos servidos pelo aeroporto numa página Internet tão visitada como a da Ryanair representava, pois, uma oportunidade para atrair clientes estrangeiros suplementares que a CCI, desejosa de aumentar o tráfego e, portanto, as receitas do aeroporto, evidentemente aproveitou*». Nestas mesmas observações, a CCI observa, por último, que «*[a]lém da melhoria da imagem do aeroporto e da atratividade da região servida pelo aeroporto, as convenções de marketing celebradas pelo aeroporto de La Rochelle com a AMS contribuíram igualmente para a rendibilidade global da relação com a Ryanair [...], dado que a publicidade em questão permitiu obter receitas aeronáuticas e não aeronáuticas suplementares, geradas pelos passageiros estrangeiros trazidos pela Ryanair ao aeroporto e atraídos para este destino graças a esta publicidade direcionada e eficaz*». Estes elementos sugerem que, segundo a CCI, o seu comportamento deve ser analisado como o de um gestor aeroportuário ([111]).

(446) A Comissão considera que entre as duas abordagens evocadas acima, deve selecionar-se a primeira. Com efeito, é habitual para um gestor aeroportuário celebrar, no âmbito da sua atividade económica, convénios com companhias aéreas que prevejam tarifas diferenciadas e, por vezes, montantes substanciais de incentivos e apoio em matéria de *marketing* a essas companhias ([112]). A este respeito, a Comissão considera que, em princípio, a celebração de contratos de serviços de *marketing* decorre da atividade económica de um gestor aeroportuário ([113]).

([108]) Ver, por exemplo, o acórdão do Tribunal de Primeira Instância, de 28 de janeiro de 1999, BAI/Comissão, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, n.os 75 e 76, e o acórdão do Tribunal de Primeira Instância, de 5 de agosto de 2003, P & O European Ferries (Vizcaya), SA e Diputación Foral de Vizcaya/Comissão, T-116/01 e T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, n.º 117.

([109]) Ver considerandos 205 a 214.

([110]) Ver considerandos 171 a 177.

([111]) Assim, não há que determinar o preço de mercado que a França ou a CCI teria tido de pagar para desenvolver a economia regional através de um apoio das companhias aéreas, uma vez que esta última abordagem não é a que foi adotada pela França ou a CCI.

([112]) Orientações de 2014, ponto 7.

([113]) Importa aliás sublinhar que a secção 3.5 das Orientações de 2014 prevê que, para efeitos de aplicação do princípio do operador privado numa economia de mercado, as medidas de incentivo e o apoio ao marketing devem ser tidos em conta na análise.

(447) Para efeitos da determinação da existência de uma vantagem a favor das companhias aéreas, convém adotar, portanto, a primeira abordagem, referida no considerando 439, que consiste em comparar o comportamento da CCI ao de um hipotético operador numa economia de mercado, pautado por perspetivas de rendibilidade, que gerisse o aeroporto de La Rochelle em vez da CCI. A Comissão recorda que esta abordagem já foi adotada nas Orientações de 2014 ([114]) e na sua prática decisória recente ([115]) que foi validada pela jurisprudência ([116]).

(448) Esta conclusão, estabelecida para contratos celebrados com a Ryanair e a AMS, é igualmente válida, pelas mesmas razões, para o contrato celebrado com a Jet2.

Sobre o caráter indissociável dos contratos de serviços de marketing e dos contratos de serviços aeroportuários

(449) A Comissão distingue duas configurações. Na primeira configuração, um ou vários contratos de serviços de *marketing* são celebrados concomitantemente com um contrato de serviços aeroportuários e constituem uma única transação. A análise do operador numa economia de mercado incidirá, neste caso, sobre todos os contratos que constituem a transação. Numa segunda configuração, o ou os contratos de serviços de *marketing* não são celebrados concomitantemente com um contrato de serviços aeroportuários. Neste caso, a análise da transação incidirá exclusivamente sobre os contratos de serviços de *marketing*. Todavia, a análise do operador numa economia de mercado terá em conta o contrato de serviços aeroportuários em vigor no momento da assinatura dos contratos de *marketing* para avaliar as receitas da CCI.

(450) A Comissão entende, portanto, que é conveniente analisar cada dum dos contratos de serviços de *marketing* visados no Quadro 9 para identificar se pode estar indissociavelmente ligado a um contrato ou vários outros contratos de serviços aeroportuários, inclusivamente, se for caso disso, a outros contratos de serviços de *marketing*. Com vista a apreciar o caráter indissociável deste elo, a Comissão considera necessário formular as seguintes observações.

(451) Em primeiro lugar, cumpre observar que o facto de certos contratos de serviços de *marketing* terem sido celebrados pela CCI com a AMS e não com a Ryanair não deverá impedir que os contratos de serviços de *marketing* sejam analisados conjuntamente com os contratos de serviços aeroportuários. Com efeito, os dois tipos de contratos foram celebrados pelas mesmas partes, porquanto, tal como estabelecido nos considerandos 432 a 438, a Ryanair e a AMS devem ser consideradas como constituindo uma única entidade económica.

(452) Outros elementos, apresentados a seguir, revelam a existência de ligações muito estreitas entre certos contratos de serviços de *marketing* e contratos de serviços aeroportuários celebrados conjuntamente.

(453) Em primeiro lugar, a Comissão salienta que o processo de celebração dos contratos de *marketing* com a AMS ou a Ryanair está intrinsecamente ligado à celebração de contratos de serviços aeroportuários com a Ryanair.

(454) Antes de mais, tal como evidenciado no Quadro 9, a maior parte dos contratos de serviços de *marketing* foi celebrada praticamente ao mesmo tempo que um contrato de serviços aeroportuários. Por exemplo, os contratos de serviços de *marketing* celebrados com a Ryanair em 1 de dezembro de 2003 e 1 de janeiro de 2004 foram assinados praticamente ao mesmo tempo que o contrato de serviços aeroportuários de 10 de dezembro de 2003. De igual modo, os contratos de serviços de *marketing* celebrados com a AMS em 1 de maio de 2006 foram celebrados apenas um mês após o contrato de serviços aeroportuários de 1 de abril de 2006 e começaram em 1 de maio de 2006 por um período idêntico de três anos.

(455) Além disso, a CCI não lançou um concurso e, efetivamente, não considerou outros prestadores além da AMS ou da Ryanair, o que reforça o elo indissociável do processo de celebração dos dois tipos de contrato.

(456) Em segundo lugar, a análise do conteúdo dos contratos estabelece uma ligação estreita de dependência entre os contratos de serviços de *marketing* e as rotas aéreas exploradas pela Ryanair com partida no aeroporto de La Rochelle.

(457) Antes de mais, os serviços da AMS, mesmo quando visavam a promoção de La Rochelle e da sua região, apenas incidem sobre as rotas operadas pela Ryanair, com exclusão de qualquer outra companhia aérea.

([114]) Orientações de 2014, ponto 53.
([115]) Ver, nomeadamente, a Decisão 2015/1227 da Comissão.
([116]) Ver acórdão Ryanair DAC/Comissão, T-165/15, já mencionado na nota de rodapé n.º 53, n.os 329 a 334.

(458) Depois, a análise dos serviços de *marketing* a prestar pela AMS indica igualmente que os serviços de *marketing* da AMS estão contratualmente centrados apenas na página Internet da Ryanair, aliás apresentada como a «principal ferramenta de *marketing*» em vários contratos de serviços de *marketing* ([117]) e, em especial, nas versões desta página acessíveis nos países a partir dos quais a Ryanair opera uma rota para La Rochelle. Nos termos dos diferentes contratos de *marketing*, os serviços de *marketing* a prestar pela AMS incluem os seguintes serviços: i) inserção de hiperligações na página correspondente ao destino La Rochelle da página Internet da Ryanair, ii) inserção de hiperligações para a página Internet designada pela CCI nas páginas iniciais inglesa, belga, neerlandesa, portuguesa, irlandesa e norueguesa da página Internet da Ryanair (o que corresponde aos pontos de origem das rotas aéreas da Ryanair para o aeroporto de La Rochelle), iii) inserção de parágrafos na secção «5 coisas para fazer» na página do destino La Rochelle da página Internet da Ryanair, iv) envio de mensagens de correio eletrónico de promoção de La Rochelle aos subscritores britânicos e irlandeses da página Internet da Ryanair ([118]), v) apresentação de La Rochelle na página inicial das versões norueguesa e portuguesa da página Internet da Ryanair ([119]). Ora, a página Internet da Ryanair foi principalmente criada como a plataforma de venda de bilhetes das rotas operadas pela Ryanair, e apenas a título muito acessório, como uma ferramenta de promoção dos destinos servidos pela Ryanair, de entre os quais La Rochelle ([120]).

(459) Ademais, tal como explicado nos considerandos 81 a 114, os contratos de serviços de *marketing* celebrados com a Ryanair (contratos A e B) incluem o compromisso da Ryanair de operar certas rotas, ao passo que os contratos de serviços de *marketing* D, G, H, I, J, K celebrados com a AMS indicam explicitamente que «*têm [a sua] origem no compromisso da Ryanair de operar*» ([121]) certas rotas objeto de contratos de serviços aeroportuários subjacentes. A presença de tais cláusulas demonstra que, sem a exploração pela Ryanair das rotas visadas pelo contrato de serviços aeroportuários, o contrato de serviços de *marketing* não existiria. Esta conclusão não é posta em causa pelos contratos C, E e F que constituem apenas alterações aos contratos preexistentes e cujas novas disposições não põem em causa a ligação entre a operação das referidas rotas pela Ryanair e os serviços de *marketing*.

(460) Por último, os montantes pagos à Ryanair a título de certos contratos de serviços de *marketing* (Contratos A e B) estão subordinados ao número de rotações efetuadas pela Ryanair. A título ilustrativo, o contrato A com a Ryanair prevê no seu artigo 3.º que «*[s]e s Ryanair não atingir uma taxa de ocupação anual de 60 % num número mínimo de 340 rotações por ano civil [...] os pagamentos serão recalculados proporcionalmente ao número de passageiros transportados*» ([122]). A inclusão de uma disposição desse tipo demonstra que o objetivo do contrato de serviços de *marketing* não é, de um modo geral, a promoção de La Rochelle e da sua região, mas, de um modo muito mais específico, a consecução por parte da Ryanair dos objetivos quantificados de transporte de passageiros com destino a La Rochelle.

(461) Decorre das considerações que precedem que os serviços previstos nos diferentes contratos de serviços de *marketing* estão intrinsecamente ligados aos serviços de transporte aéreo oferecidos pela Ryanair, que são mencionados nos contratos de serviços de *marketing* e são objeto de contratos de serviços aeroportuários correspondentes. Longe de serem concebidos para aumentarem de forma geral e indistinta a frequência de La Rochelle e da sua região pelos turistas e os viajantes de negócios, as prestações de *marketing* são especificamente direcionadas para as pessoas suscetíveis de utilizarem os serviços de transporte da Ryanair visados pelos contratos de serviços de *marketing* e têm por objetivo essencial a promoção desses serviços de transporte.

(462) Por conseguinte, os contratos de serviços de *marketing* são indissociáveis dos contratos de serviços aeroportuários celebrados concomitantemente e dos serviços de transporte aéreo por eles visados. Os elementos factuais apresentados acima revelam, além do mais, que não existe nenhum elemento que permita sustentar o argumento hipotético segundo o qual, na ausência das rotas aéreas em questão (e, logo, dos contratos de serviços aeroportuários que lhes dizem respeito), os contratos de serviços de *marketing* não teriam sido celebrados.

([117]) Contratos de 1 de abril de 2006 e de 17 de setembro de 2009 celebrados com a AMS.

([118]) Contratos de 1 de abril de 2006, de 17 de setembro de 2009 e de 25 de fevereiro de 2010 celebrados com a AMS.

([119]) Adendas ao contrato de 25 de fevereiro de 2010.

([120]) O espaço particularmente reduzido na página Internet da Ryanair dedicado à promoção turística, associado ao facto de que a região de La Rochelle é apenas um das dezenas de destinos objeto da referida promoção comercial na página Internet da Ryanair, torna a exposição da Região de La Rochelle na referida página muito secundária relativamente à atividade de venda de bilhetes e de serviços oferecidos pela Ryanair.

([121]) Tradução livre do texto redigido em inglês do artigo primeiro dos contratos de serviços de marketing, consagrado ao objeto da convenção, que enuncia: «*This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate routes …*».

([122]) Tradução livre do texto redigido em inglês («*[…] if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60%) on at least 340 rotations in each calendar year […]the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried […]*»).

(463) Cumpre igualmente observar que a própria França realçou a ligação entre os pagamentos previstos pelos contratos de serviços de *marketing* e as rotas operadas pelas companhias aéreas: «*O desenvolvimento de um aeroporto depende integralmente do aumento do seu volume de passageiros, daí a necessidade de levar a cabo campanhas de publicidade que deem a conhecer as rotas servidas pelo aeroporto, os pontos de atração turística da região, etc. A divulgação dos anúncios publicitários em páginas Internet com um elevado número de visitas constitui, pois, um serviço essencial prestado a qualquer aeroporto regional em desenvolvimento. Esta necessidade fez surgir, nomeadamente entre as companhias low cost, práticas que consistem em propor aos aeroportos serviços de* marketing *e de publicidade*» ([123]) (sublinhado da Comissão). Conclui-se desta afirmação que os pagamentos ao abrigo dos contratos de serviços de *marketing* faziam parte integrante das relações comerciais entre a CCI e as companhias aéreas para a exploração e o desenvolvimento de rotas. Daqui também se infere que o objeto destes pagamentos não era apenas o de promover as visitas a La Rochelle e à sua região, de um modo geral, mas sobretudo de promover especificamente as rotas operadas pelas companhias aéreas que operam a partir do aeroporto de La Rochelle.

(464) Tendo em conta o que precede, a Comissão baseará a sua apreciação *in concreto* dos contratos visados no Quadro 9 num conjunto de indícios relativos, nomeadamente, à identidade ou à proximidade: i) da data de assinatura dos referidos contratos, ii) da ou das ligação(ões) geográfica(s) em causa, iii) dos volumes de passageiros visados, iv) das referências cruzadas entre atividades de *marketing* e de transporte de passageiros, v) de qualquer outro elemento do contrato que ligue manifestamente as referidas convenções. Pode, portanto, resultar desta apreciação que certos contratos de serviços de *marketing* não foram objeto de uma transação conjunta com um contrato de serviços aeroportuários (devendo, assim, ser apreciados individualmente), ao passo que outras convenções devem ser apreciadas conjuntamente na forma de um grupo de contratos.

— *Grupo de contratos 1-A*

(465) A Comissão salienta que a CCI-aeroporto celebrou um acordo de serviços aeroportuários (contrato n.º 1) em 10 de dezembro de 2003, ou seja, alguns dias após a celebração do contrato de serviços de *marketing* A ocorrida em 1 de dezembro de 2003. Além disso, a vigência do contrato de serviços de *marketing* A (de 1 de maio de 2003 a 31 de dezembro de 2003) está integralmente coberta pelo mesmo período de aplicação do contrato n.º 1, ou seja, 1 de maio de 2003 a 30 de abril de 2006. Por último, as obrigações de tráfego anuais nos dois contratos e as rotas operadas são idênticas. Por conseguinte, a Comissão considera que estes dois contratos constituem uma única transação, pelo que devem ser apreciados conjuntamente.

— *Contrato B*

(466) A Comissão salienta que a CCI-aeroporto celebrou um acordo de serviços de *marketing* B em 3 de junho de 2004, isto é, seis meses após a celebração do contrato de serviços aeroportuários n.º 1, ainda que o contrato tenha como introdução inicial «o presente contrato é celebrado em 1 de janeiro de 2004» ([124]).

(467) Apesar de os dois contratos terem uma data de expiração comum e incluam obrigações de tráfego e de rotas operadas similares, a Comissão observa que a França não justificou o diferimento da assinatura do contrato em 3 de junho de 2004, quando o mesmo é apresentando como tendo sido celebrado em 1 de janeiro de 2004. Por conseguinte, a Comissão conclui que há que apreciar o contrato B isoladamente.

— *Grupo de contratos 2-3-C-D*

(468) A Comissão salienta que a CCI-aeroporto celebrou dois acordos de serviços aeroportuários (contratos n.ºs 2 e 3) em 1 de maio de 2006, ou seja, apenas um mês após a celebração dos contratos de serviços de *marketing* C e D ocorrida em 1 de abril de 2006. Por outro lado, estes quatro contratos cobrem o mesmo período de exploração, ou seja, de 1 de maio de 2006 a 30 de abril de 2009. Acresce que os contratos n.º 2 e C, por um lado, e os contratos n.º 3 e D, por outro, assinados com um mês de intervalo, visam o mesmo aeroporto (Londres Stansted para os contratos n.º 2 e C e Dublim para os contratos n.º 3 e D) e incluem objetivos de tráfego idênticos (95 000 passageiros para Londres Stansted e 45 000 passageiros para Dublim). Por outro lado, os contratos de serviços de *marketing* relativos a estes dois aeroportos são idênticos, apenas com exceção das obrigações de tráfego, dos montantes pagos a título de serviços de *marketing* e do volume de serviços de *marketing*. O mesmo é válido para os contratos de serviços aeroportuários que são idênticos, excetuando as obrigações de tráfego. Por conseguinte, a Comissão considera que estes quatro contratos constituem uma única transação, pelo que devem ser apreciados conjuntamente.

([123]) Resposta da França, de 13 de abril de 2012, ponto 247.

([124]) Tradução livre do inglês «*this agreement is made the 1st of January 2004* »

(469) A Comissão salienta que um dos indícios essenciais é a simultaneidade da assinatura dos quatro contratos (separados por menos de um mês), enquanto o contrato seguinte (contrato E) é assinado mais de um ano depois. Além disso, a Comissão observa que os dois contratos de serviços aeroportuários e os dois contratos de serviços de *marketing* foram assinados no mesmo dia (respetivamente em 1 de abril e 1 de maio de 2006). A Comissão sublinha, por último, que uma apreciação separada dos contratos n.º 2 e C, bem como n.º 3 e D não alteraria, em qualquer caso, a conclusão sobre a vantagem conferida (ver Quadro 18).

— *Contrato E*

(470) A CCI-aeroporto assinou o contrato E em 1 de junho de 2007, que tem por objeto os serviços de *marketing* na página Internet irlandesa da Ryanair. Esta adenda ao contrato D foi, portanto, assinada um ano após este último e, contrariamente aos outros contratos de serviços de *marketing* analisados anteriormente, não é concomitante com a assinatura de um contrato de serviços aeroportuários. Além disso, o contrato seguinte assinado pela CCI-aeroporto e a Ryanair/AMS é o contrato F, assinado quase quatro meses após a assinatura do contrato E, que não tem por objeto a página Internet irlandesa da Ryanair. Os contratos E e F têm também por objeto duas rotas distintas (respetivamente Dublim e Londres-Stansted). Por conseguinte, a Comissão considera que o contrato E deve ser apreciado isoladamente.

— *Contrato F*

(471) A CCI-aeroporto assinou o contrato F em 21 de setembro de 2007, que tem por objeto os serviços de *marketing* na página Internet britânica da Ryanair. Esta adenda ao contrato C foi, portanto, assinada mais de um ano depois deste último e, à semelhança do contrato E, não é concomitante com a assinatura de um contrato de serviços aeroportuários. Além disso, o contrato seguinte assinado pela CCI-aeroporto e a Ryanair/AMS é o contrato G, assinado quase dois anos após a assinatura do contrato F. Por conseguinte, a Comissão considera que este último deve ser apreciado isoladamente.

— *Grupo de contratos G-H-I-J*

(472) A Comissão salienta que a CCI-aeroporto celebrou quatro contratos de serviços de *marketing* relativos às rotas operadas pela Ryanair a partir de La Rochelle com destino a Londres Stansted (contrato G), Bruxelas-Charleroi (contratos H e J) e Dublim (contrato I) em 17 de setembro de 2009. Além disso, estes quatro contratos cobrem o mesmo período de exploração, ou seja, de 1 de janeiro de 2009 a 31 de dezembro de 2011. Por outro lado, o conteúdo dos contratos de serviços de *marketing* G, H e I é idêntico, apenas com exceção das obrigações de tráfego, do montante dos serviços de *marketing* e do volume de serviços de *marketing*. No que se refere ao contrato J, trata-se de uma adenda ao contrato H cujo único objetivo é introduzir um aumento, que é de resto marginal, do montante do serviço de *marketing* já previsto no contrato H assinado no mesmo dia. Por conseguinte, a Comissão considera que estes quatro contratos constituem uma única transação, pelo que devem ser apreciados conjuntamente.

(473) O contrato de serviços aeroportuários n.º 5 foi assinado em 13 de janeiro de 2010. Abrange o período compreendido entre 1 de maio de 2009 e 30 de abril de 2012. A Comissão sublinha que este contrato diz respeito aos aeroportos de Londres Stansted, Bruxelas-Charleroi e Dublim (com a possibilidade de a Ryanair operar uma ou várias outras rotas com destino a La Rochelle), à semelhança do grupo de contratos G-H-I-J. Contudo, a Comissão observa que o período de aplicação do contrato n.º 5 não é o mesmo que o do grupo G-H-I-J e que a data da respetiva assinatura é posterior em cerca de cinco meses à do referido grupo. No essencial, a Comissão salienta que o contrato n.º 5 não impõe qualquer obrigação de tráfego à Ryanair e não inclui nenhum serviço de *marketing* em benefício da Ryanair/AMS. Na realidade, apenas transcreve *a posteriori* sob forma contratual o montante unitário das taxas aeroportuárias que a Ryanair teve de pagar desde 1 de maio de 2009. Nestas condições, a Comissão considera que o contrato n.º 5 não deve ser analisado como integrando o grupo de contratos G-H-I-J.

— *Grupo de contratos 6-K*

(474) A Comissão salienta que a CCI-aeroporto celebrou um contrato de serviços aeroportuários (contratos n.º 6) em 1 de fevereiro de 2010, ou seja, menos de um mês antes da celebração do contrato de serviços de *marketing* K ocorrida em 25 de fevereiro de 2006. O contrato n.º 6 tem por objeto os serviços aeroportuários a prestar à Ryanair para as rotas com destino a Londres Stansted (Grã-Bretanha), Dublim (Irlanda), Bruxelas-Charleroi (Bélgica) e Oslo Rygge (Noruega) para o período compreendido entre 28 de março de 2010 e 31 de março de 2013 e inclui obrigações de tráfego para a Ryanair. Por seu turno, o contrato L rege os serviços de *marketing* que devem ser prestados nas versões irlandesa, norueguesa, neerlandesa e britânica da página inicial da Ryanair durante o período compreendido entre 31 de março de 2013 e 31 de março de 2013. Atendendo aos elementos que precedem, a Comissão considera que o contrato n.º 6 e o contrato K devem ser apreciados conjuntamente.

(475) No que diz respeito ao contrato n.º 5, embora tenha sido assinado no início de 2010 tal como o contrato K, a Comissão salienta que cobre um período anterior ao do contrato K. Ademais, o contrato n.º 5 não inclui uma rota com destino à Noruega, enquanto o contrato K rege os serviços de *marketing* que devem ser prestados na versão norueguesa da página inicial da Ryanair. No tocante ao contrato seguinte assinado pela CCI-aeroporto e a Ryanair/AMS (contrato de serviços de *marketing* L), o mesmo foi assinado quase quatro meses depois do contrato K e diz respeito ao aeroporto de Cork, que não é visado pelo contrato de serviços aeroportuários n.º 6. Por conseguinte, a Comissão considera que o contrato n.º 5 e o contrato L não podem pertencer ao grupo de contratos 6-K.

— *Contrato L*

(476) A CCI-aeroporto assinou o contrato L em 23 de junho de 2010, que tem por objeto os serviços de *marketing* na página Internet irlandesa da Ryanair. Esta adenda ao contrato K foi, portanto, assinada quase quatro meses depois deste último e não é concomitante com a assinatura de um contrato de serviços aeroportuários. Além disso, o contrato seguinte assinado pela CCI-aeroporto e a Ryanair/AMS (contrato n.º 7) foi assinado quase sete meses após a assinatura do contrato L e não tem por objeto a página Internet irlandesa da Ryanair. Por conseguinte, a Comissão considera que o contrato L deve ser apreciado isoladamente.

— *Grupo de contratos 7-M e contrato N*

(477) A Comissão salienta que a CCI-aeroporto celebrou um contrato de serviços aeroportuários (contratos n.º 7) em 28 de janeiro de 2011, ou seja, apenas duas semanas antes da celebração dos contratos de serviços de *marketing* M e N ocorrida em 11 de fevereiro de 2011. Estes três contratos não cobrem o mesmo período de exploração: o contrato n.º 7, que não especifica data de expiração, é uma adenda ao contrato n.º 5 que termina, em princípio, em 30 de abril de 2012, ao passo que os contratos M e N preveem que estes dois contratos expirarão em 30 de março de 2013. Por outro lado, o contrato n.º 7 prevê um compromisso de tráfego de 17 000 passageiros anuais, enquanto os contratos M e N apenas preveem serviços de *marketing* sem compromisso em matéria de tráfego.

(478) A Comissão salienta que os contratos n.º 7 e M têm por objeto comum a nova rota que a Ryanair pretende abrir a partir do aeroporto de La Rochelle com destino ao Porto (Portugal). Tendo em conta a simultaneidade das datas de assinatura e a identidade da rota em causa, a Comissão considera que a circunstância de que o contrato de serviços de *marketing* M tenha uma vigência inferior à do contrato de serviços aeroportuários n.º 7 não pode afetar a constatação geral segundo a qual a CCI-aeroporto e a Ryanair decidiram manifestamente organizar em simultâneo a gestão operacional, comercial e financeira da nova rota com destino ao Porto através destes dois contratos, à semelhança de outros destinos operados pela Ryanair a partir do aeroporto de La Rochelle.

(479) No que ao contrato N diz respeito, apenas a simultaneidade das datas de assinatura o aproxima dos contratos n.º 7 e M, porquanto o contrato N não constitui uma adenda ao contrato K que tem por objeto apenas os serviços de *marketing* relacionados com a rota operada para Oslo Rygge (Noruega) (mas assinado mais de um ano depois deste último). Além disso, como indicado acima, o contrato N não inclui um compromisso em matéria de tráfego. Por conseguinte, o contrato N não tem qualquer relação com o contrato M ou o contrato n.º 7, do qual é dissociável.

(480) Por último, a Comissão observa que o contrato seguinte de serviços de *marketing* assinado entre as duas partes foi celebrado em 26 de outubro de 2012, ou seja, muito tempo depois da assinatura dos contratos n.º 7, M e N ([125]). Consequentemente, por estes diferentes motivos, a Comissão considera que os dois contratos n.º 7 e M constituem uma única transação, pelo que devem ser apreciados conjuntamente, ao passo que o contrato N deve ser apreciado isoladamente.

— *Conclusão sobre a forma de apreciar conjuntamente os contratos celebrados pela CCI-aeroporto com a Ryanair/AMS*

(481) Resulta do acima exposto que se afigura conveniente tratar como uma única medida cada um dos grupos de contratos seguintes, a fim de avaliar a respetiva rendibilidade. Certos contratos de serviços de *marketing* não foram objeto de uma transação única com um contratos de serviços aeroportuários. Esses contratos de serviços de *marketing* serão analisados tendo em conta as receitas geradas pelo contrato de serviços aeroportuários em vigor.

([125]) Em todo o caso, fora do período coberto pela presente decisão.

Quadro 14

Lista dos grupos de contratos celebrados entre a CCI e a Ryanair/AMS

N.º	Contratos	Data de assinatura	Período sobre o qual incide o contrato
1	Contrato de serviços aeroportuários CCI-Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Contrato de serviços de *marketing* CCI-Ryanair	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Contrato de serviços de *marketing* CCI-Ryanair	1.1.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Contrato n.º 1 de serviços de *marketing* CCI-AMS (Grã-Bretanha)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
D	Contrato n.º 2 de serviços de *marketing* CCI-AMS (Irlanda)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
2	Contrato n.º 1 de serviços de *marketing* CCI-Ryanair (Grã-Bretanha)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Contrato n.º 2 de serviços aeroportuários CCI-Ryanair (Irlanda)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Contrato de serviços aeroportuários CCI-Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Adenda ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Adenda ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Contrato n.º 1 de serviços de *marketing* CCI- AMS (Grã-Bretanha)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Contrato n.º 2 de serviços de *marketing* CCI-AMS (Bélgica)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Contrato n.º 3 de serviços de *marketing* CCI-AMS (Irlanda)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Adenda ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS (Bélgica)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Contrato de serviços aeroportuários CCI-Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Adenda n.º 1 ao contrato de serviços aeroportuários CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Adenda n.º 1 ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS	23.6.2010	1.6.2010-01.9.2010
7	Adenda n.º 2 ao contrato de serviços aeroportuários CCI-Ryanair (Portugal)	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012
M	Adenda n.º 2 ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS (Portugal)	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Adenda n.º 3 ao contrato de serviços de *marketing* CCI-AMS (Noruega)	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

— *Contrato celebrado com a Jet2*

(482) Tal como já mencionado nos considerandos 117 a 120, a CCI celebrou com a companhia Jet2 um contrato assinado em 4 de julho de 2008. Este contrato inclui, em primeiro lugar, disposições relativas a prestações de serviços aeroportuários e prevê a concessão de descontos significativos sobre as taxas aeroportuárias. Por outro lado, o contrato prevê o pagamento de uma contribuição de *marketing* relacionada com a exploração da rota La Rochelle--Leeds. Por conseguinte, este contrato deve ser considerado uma única medida cuja rendibilidade será, à semelhança dos contratos celebrados pela CCI com a Ryanair/AMS, objeto de uma análise pela Comissão na secção 7.1.1.3.

(2) Sobre a escolha do método de análise entre a análise comparativa e a análise de rendibilidade incremental

(483) Segundo as Orientações de 2014, em virtude do princípio do operador numa economia de mercado, a existência de auxílios a uma companhia aérea que utilize um aeroporto específico pode, em princípio, ser excluída se o preço cobrado pelos serviços aeroportuários corresponder ao preço de mercado («análise comparativa»), ou se através de uma análise *ex ante* — isto é, baseada nas informações disponíveis no momento da concessão da medida e na evolução previsível nesse momento — puder demonstrar-se que o acordo entre o aeroporto e a companhia aérea dará azo a uma contribuição de lucro incremental positiva para o aeroporto ([126]) («análise de rendibilidade incremental»).

(484) Importa começar por esclarecer que segundo a jurisprudência, a Comissão pode, sem cometer qualquer erro, analisar de modo circunstanciado qual é o método de apreciação mais adequado a escolher para efeitos de aplicação do critério do operador numa economia de mercado. A jurisprudência reconheceu, com efeito, que a Comissão pode privilegiar um método em relação ao outro se considerar que este métodos está mais bem adaptado ([127]). Em especial, a jurisprudência reconheceu a ausência de hierarquia entre os dois métodos ([128]).

(485) Sobre a primeira abordagem (análise comparativa), a Comissão tem sérias dúvidas de que, atualmente, seja possível identificar um valor de referência adequado para estabelecer um verdadeiro preço de mercado para os serviços prestados pelos aeroportos. Como tal, a Comissão considera que a análise de rendibilidade incremental constitui a abordagem mais indicada para a apreciação dos acordos celebrados pelos aeroportos com companhias aéreas individuais ([129]).

(486) A Comissão considera oportuno recordar, no contexto desta análise, que após a adoção das orientações de 2014, tanto a França como as partes interessadas foram convidadas a formular observações sobre a aplicação dessas disposições ao caso em apreço.

(487) Note-se, a este respeito que, de um modo geral, a aplicação do princípio do operador numa economia de mercado por referência a um preço médio observado noutros mercados semelhantes (análise comparativa) pode ser conclusiva, se for possível identificar um preço de mercado ou deduzi-lo a partir de outros indicadores de mercado. Todavia, este método não pode ter a mesma relevância no caso dos serviços aeroportuários. Com efeito, a estrutura de receitas e de custos difere de aeroporto para aeroporto. Esses custos e receitas dependem do estado de desenvolvimento do aeroporto, da atratividade da zona de influência do aeroporto, do número de companhias aéreas que o servem, da capacidade em termos de tráfego de passageiros, do estado das infraestruturas, do quadro regulamentar, que pode variar entre Estados-Membros, bem como dos défices e obrigações contraídos pelo aeroporto no passado ([130]).

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

([126]) Orientações de 2014, ponto 53.
([127]) Acórdão *Ryanair DAC/Comissão*, T-165/15, já mencionado na nota de rodapé n.º 53, n.º 143.
([128]) Acórdão *Ryanair DAC/Comissão*, T-165/15, já mencionado na nota de rodapé n.º 53, n.º 145.
([129]) Orientações de 2014, pontos 59 e 61.
([130]) Ver a Decisão 2011/60/UE da Comissão, de 27 de janeiro de 2010, relativa ao auxílio estatal C 12/08 — Eslováquia — Acordo entre o Aeroporto de Bratislava e a Ryanair (JO L 27 de 1.2.2011, p. 24), considerandos 88 e 89.

(489) A Ryanair considera possível aplicar o princípio do operador numa economia de mercado através da realização de uma análise comparativa por referência a certos aeroportos europeus. Como tal, entende que alguns aeroportos europeus são substituíveis ao aeroporto de La Rochelle devido às suas semelhanças e forneceu um estudo da empresa Oxera de 1 de junho de 2012 ([131]) que compara as taxas aeroportuárias pagas pela Ryanair no aeroporto de La Rochelle com as que são cobradas nos aeroportos considerados comparáveis, concluindo que as taxas pagas em La Rochelle não são substancialmente inferiores. A Ryanair facultou igualmente uma adenda ao estudo de 1 de junho de 2012 ([132]) para ter em conta os pagamentos recebidos pela Ryanair/AMS a título dos contratos de serviços de *marketing*.

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

(491) A análise elaborada pela Oxera e apresentada pela Ryanair em 10 de abril de 2015 (adenda ao estudo de 1 de junho de 2012) ilustra as principais dificuldades para estabelecer uma comparação pertinente dos encargos aeroportuários e dos apoios de *marketing* da Ryanair em diferentes aeroportos.

(492) Em primeiro lugar, o estudo da Oxera é o próprio a especificar que «não é possível identificar aeroportos de comparação utilizados pela Ryanair que sejam comparáveis em todas as suas características e que sejam suscetíveis de atuar como um operador prudente numa economia de mercado. A abordagem aqui adotada consistiu, por conseguinte, em identificar uma série de aeroportos de comparação similares ao aeroporto de La Rochelle com base em várias características. » ([133]). No caso em apreço, a Comissão salienta que, pese embora os critérios de escolha dos cinco aeroportos considerados ([134]) incluam sempre um dos sete critérios enumerados no ponto 60 das Orientações de 2014, observa também que estes aeroportos de comparação apenas são semelhantes ao aeroporto de La Rochelle em relação a um ou dois dos sete critérios. Por outro lado, apenas os aeroportos de Grenoble GNB e de Maastricht MST apresentam um critério de comparação específico da exploração do aeroporto de La Rochelle, isto é, o número de passageiros e o volume de atividades da Ryanair nesses aeroportos. Os outros aeroportos considerados foram selecionados com base em critérios (como o regime de propriedade, a existência de um financiamento público ou o nível do PIB da região, ou a quota de companhias de baixo custo) que, tendo em conta a sua relação muito longínqua com a quantificação dos custos e das receitas de cada aeroporto são, por si só, insuficientes para servir de base ao nível utilizado dos encargos aeroportuários e do nível de serviços de *marketing* para efeitos do exercício de definição de parâmetros de referência. Por conseguinte, a Comissão duvida do caráter representativo da escolha da amostra de aeroportos de comparação selecionados.

— Em segundo lugar, os números apresentados pela Oxera mostram que os encargos líquidos pagos pela Ryanair nos diferentes aeroportos selecionados para a comparação são muito diferentes. No seu estudo, a Oxera calculou o nível dos encargos aeroportuários pagos pela Ryanair a estes cinco aeroportos líquidos de qualquer contribuição de *marketing* paga à AMS e à Ryanair (o que significa que o estudo compara os encargos do aeroporto pagos pela Ryanair após dedução das receitas de *marketing* da Ryanair). Ora, os números apresentam uma volatilidade muito significativa entre aeroportos de comparação.

— Média dos encargos líquidos por rotação. A média dos encargos líquidos por rotação pagos pela Ryanair ao aeroporto de La Rochelle cifra-se em [100; 150] % dos encargos líquidos pagos pela Ryanair nos cinco aeroportos de comparação. No entanto, a dispersão dos valores revela que não existe um grupo homogéneo de aeroportos comparáveis. Assim, em função dos anos, a média dos encargos líquidos pagos pela Ryanair ao aeroporto de La Rochelle varia entre [-50; 0] % e [150; 200] % da média dos encargos líquidos pagos pela Ryanair nos aeroportos selecionados pela Oxera. Uma tal dispersão demonstra claramente que a amostra

([131]) Estudo, de 8 de outubro de 2012, realizado pela empresa Oxera, «*Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport*».

([132]) Adenda, de 10 de abril de 2015, ao estudo de 1 de junho de 2012 realizado pela empresa Oxera, «*Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport*».

([133]) Tradução livre do texto original redigido em inglês: «*it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH* [aéroport de La Rochelle] *on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH* [aéroport de La Rochelle] *on the basis of a variety of characteristics*». Análise da Oxera de 10 de abril de 2015, p. 3.

([134]) Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) e Maastricht (MST).

selecionada não permite definir uma amostra homogénea e representativa. De igual modo, para um determinado aeroporto, o montante dos encargos líquidos pagos pela Ryanair é muito variável e pode divergir por um fator de três num ano, prova suplementar de que não é nem possível, nem pertinente estabelecer uma comparação dos encargos aeroportuários líquidos.

— Média dos encargos líquidos por passageiro. Tal como acontece para os encargos líquidos por rotação, a dispersão dos valores revela que a amostra dos aeroportos selecionados pela Oxera não permite efetuar uma comparação estável ou razoável. Segundo os dados, a média dos encargos líquidos pagos pela Ryanair ao aeroporto de La Rochelle varia entre [-50 ;0] % e [150 ;200] % da médio dos encargos líquidos pagos pela Ryanair nos aeroportos selecionados pela Oxera e os encargos líquidos por passageiro pagos pela Ryanair num determinado aeroporto divergem por um fator de três de acordo com os anos.

(493) Por último, é revelador que nem a Ryanair, nem a Oxera se tenham arriscado a determinar um preço de mercado correspondente, para uma amostra de aeroportos comparáveis ao aeroporto de La Rochelle, ao preço líquido das taxas aeroportuárias (taxas aeroportuárias com dedução do apoio de *marketing*). Se uma tal comparação permitisse determinar um preço de mercado, a experiência da Ryanair com inúmeros aeroportos europeus teria certamente permitido determiná-lo.

(494) Mesmo supondo, por último, que fosse possível determinar, com base numa análise comparativa válida, que os «preços» em causa nas diversas transações visadas pela presente análise são equivalentes ou superiores aos «preços de mercado» estabelecidos através da amostra de transações de referência, a Comissão não poderia concluir que essas transações estão conformes com o preço de mercado, caso se verifique que, no momento em que foram realizadas, o gestor do aeroporto podia esperar que elas gerassem custos incrementais superiores às receitas incrementais. De facto, um operador numa economia de mercado não tem qualquer interesse em oferecer bens ou serviços a «preços de mercado» se esse comportamento conduzir a um prejuízo incremental ([135]).

(495) À luz do que precede, a Comissão considera que a abordagem genericamente preconizada nas Orientações de 2014 para a aplicação do princípio do operador numa economia de mercado às relações entre aeroportos e companhias aéreas, ou seja, a análise de rendibilidade incremental, deve ser aplicada no caso vertente. Ela justifica-se pelo facto de um gestor aeroportuário poder estar objetivamente interessado em fazer uma transação com uma companhia aérea, se puder esperar com razoabilidade que essa transação melhore os seus lucros (ou reduza os seus prejuízos) em relação a uma situação contrafactual em que não fosse efetuada ([136]) e isto independentemente de qualquer comparação com as condições oferecidas a outras companhias aéreas ou com as condições oferecidas por outros gestores aeroportuários.

(3) Sobre o tipo de potenciais benefícios que um operador numa economia de mercado teria tido em conta ao celebrar os contratos de serviços de *marketing* com as companhias aéreas

(496) Do exposto resulta que, a fim de aplicar o princípio do operador numa economia de mercado, o comportamento da CCI deve ser analisado em relação ao comportamento de um hipotético operador numa economia de mercado que explorasse o aeroporto de La Rochelle no seu lugar. Os contratos de serviços de *marketing* em causa devem ser analisados conjuntamente com os contratos de serviços aeroportuários correspondentes, quando constituam uma transação única (ver considerando 464 para os critérios de análise) ([137]). Por outro lado, conforme indicado no considerando 481, mesmo que certos contratos de serviços de *marketing* não tenham sido objeto de uma transação única com um contrato de serviços aeroportuários, serão ainda assim analisados tendo em conta as receitas geradas pelo contrato de serviços aeroportuários em vigor para efeitos de quantificar a rendibilidade do contrato de serviços de *marketing* em causa.

(497) Quando se analisa cada uma das transações elencadas no Quadro 14, importa determinar os benefícios que esse operador hipotético numa economia de mercado, pautado por perspetivas de rendibilidade, poderia esperar dos serviços de *marketing*. Neste aspeto, não se devem tomar em consideração, enquanto tais, as repercussões gerais desses serviços sobre o turismo e a atividade económica da região. Apenas os seus efeitos na rendibilidade do aeroporto, visto que só estes teriam sido tidos em conta pelo hipotético operador numa economia de mercado considerado nessa análise ([138]).

([135]) Acórdão *Ryanair DAC/Comissão*, T-165/15, já mencionado na nota de rodapé n.º 53, n.ºs 176 a 178.

([136]) Dito de outro modo, se a rendibilidade incremental esperada desta transação for positiva.

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

([138]) Decisão da Comissão relativa à noção de «auxílio estatal», já mencionada na nota de rodapé n.º 71, n.º 77.

(498) Embora o impacto dos serviços de *marketing* não tenha sido demonstrado, não se exclui que possam estimular de forma marginal a utilização das rotas aéreas visadas pelos contratos de serviços de *marketing* e pelos contratos de serviços aeroportuários correspondentes, dado serem especificamente concebidos para promover essas rotas. Contudo, a Ryanair indicou que a presença de um contrato de serviços de *marketing* não afetava a taxa de ocupação dos seus aviões (ou marginalmente), as ações de «yield management» (ajustamento dos preços em função da procura) eram ajustadas para atingir os objetivos de ocupação ([139]). De igual modo, o impacto dos contratos de serviços de *marketing* no aumento do número de passageiros não foi confirmado pela Ryanair. Parece, pois, que o principal impacto dos contratos de serviços de *marketing* seja o de incitar a Ryanair a operar voos no aeroporto de La Rochelle.

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

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

(501) A este respeito, importa referir, em primeiro lugar, que nenhum elemento do processo sugere que, na altura em que foram celebrados os contratos de serviços de *marketing* em análise no procedimento formal de investigação, a CCI tenha previsto e, muito menos, quantificado eventuais efeitos positivos desses contratos noutras rotas aéreas que não as visadas nos mesmos ou, do ponto de vista temporal, após o período previsto de exploração destas últimas. Além disso, nem a França nem a CCI propuseram um método de cálculo do eventual valor atribuído a esses efeitos por um hipotético operador de mercado que gerisse o aeroporto de La Rochelle no lugar da CCI, ao avaliar a conveniência de celebrar os contratos de serviços de *marketing* e os contratos de serviços aeroportuários. Por último, os serviços de *marketing* adquiridos à Ryanair/AMS destinavam-se principalmente às pessoas suscetíveis de utilizar as rotas aéreas visadas pelos contratos de serviços de *marketing*.

(502) Esta conclusão, estabelecida para os contratos celebrados com a Ryanair/AMS, é igualmente válida, pelas mesmas razões, para o contrato de serviços aeroportuários e de serviços de *marketing* celebrado com a Jet2.

(503) Por outro lado, no que se refere ao caráter duradouro destes efeitos, o mesmo também parece ser muito incerto. É concebível que a promoção de La Rochelle e da região no sítio web da Ryanair tenha podido incitar as pessoas que o consultaram a comprar bilhetes da Ryanair com destino a La Rochelle, no momento em que tiveram acesso a essa publicidade ou pouco tempo depois. Em contrapartida, é pouco provável que a memória dessa publicidade, visualizada aquando das visitas ao sítio Internet da Ryanair, possa perdurar e influenciar a sua compra de bilhetes de avião para além de algumas semanas. Uma campanha publicitária é suscetível de produzir efeitos duradouros, quando as operações de promoção são realizadas através de um ou mais suportes publicitários a que os consumidores estejam frequentemente expostos ao longo de um determinado período. Por exemplo, uma campanha publicitária em canais televisivos e estações de rádio generalistas, num conjunto de sítios Internet e/ou num conjunto de painéis publicitários dispostos no exterior ou em locais públicos, é suscetível de produzir um efeito duradouro, se os consumidores tiverem acesso a esses suportes de forma passiva e repetida. Em contrapartida, uma operação de promoção limitada a algumas páginas do sítio Internet da Ryanair é pouco suscetível de produzir um efeito que perdure significativamente após essa operação. De facto, é muito provável que, para a maioria das pessoas, a visita ao sítio Internet da Ryanair não seja suficientemente frequente para imprimir uma memória duradoura da promoção de uma região nele realizada.

(504) A França e a CCI não apresentaram elementos que permitissem invalidar esta observação aquando do procedimento formal de investigação. A referida observação é, aliás, fortemente corroborada por dois elementos.

([139]) Alegações, nomeadamente, de 15 de dezembro de 2009, de 13 de junho de 2014 e de 29 de março de 2019.

(505) Em primeiro lugar, certas operações de *marketing* previstas nos contratos celebrados com a Ryanair/AMS incidiam, antes de mais, sobre a página inicial da página Internet da Ryanair. Estes serviços resumiam-se à presença de uma simples hiperligação para uma página Internet designada pela CCI durante períodos amiúde limitados, ou mesmo muito curtos:

— Nenhuma duração de exibição das hiperligações visadas nos contratos A e B;

— Exibição da hiperligação patrocinada durante 56 dias anualmente durante três anos de acordo com o contrato C;

— Exibição da hiperligação patrocinada durante 212 dias anualmente durante três anos de acordo com o contrato D, mas o período de exibição é reduzido em relação a 2007 para 45 dias de acordo com o contrato E que altera o contrato D;

— Exibição da hiperligação patrocinada na página Internet britânica da Ryanair durante 22 dias anualmente durante três anos a título do contrato G;

— Exibição da hiperligação patrocinada na página Internet neerlandesa/belga da Ryanair durante 95 dias para o primeiro ano e 160 dias para o segundo e terceiro anos de acordo com o contrato H;

— Exibição da hiperligação patrocinada na página Internet irlandesa da Ryanair durante 200 dias anualmente durante três anos a título do contrato I;

— Exibição da hiperligação patrocinada na página Internet belga da Ryanair durante dez dias anualmente durante três anos a título do contrato J;

— Exibição da hiperligação patrocinada 90 dias na página Internet irlandesa, norueguesa e neerlandesa e 50 dias na página Internet britânica da Ryanair anualmente durante três anos a título do contrato K;

— Exibição da hiperligação patrocinada na página Internet irlandesa da Ryanair durante 70 dias a título do contrato L;

— Exibição da hiperligação patrocinada na página Internet portuguesa da Ryanair durante 365 dias a título do contrato M durante dois anos;

— Exibição da hiperligação patrocinada na página Internet norueguesa da Ryanair durante seis semanas (ou seja, cerca de 42 dias) para o primeiro ano e quatro semanas (ou seja, 24 dias) para o segundo e terceiro anos de acordo com o contrato N.

(506) Quer a natureza destas operações de promoção (a presença de uma simples hiperligação com um valor promocional limitado), quer a sua brevidade e frequência errática da sua exibição durante o período em apreço (apenas a rota para o Porto fazia objeto de uma promoção contínua durante dois anos) poderão ter limitado muito o seu efeito depois de terminarem, tanto mais que se circunscreveram à página Internet da Ryanair e não foram repetidas noutros suportes. Por outras palavras, é improvável que essas operações de promoção tenham conseguido provocar, no espírito das pessoas que lhes estiveram expostas, uma memória sustentável da publicidade em questão e um interesse duradouro por La Rochelle e a sua região.

(507) Em segundo lugar, as outras operações de *marketing* previstas nos contratos celebrados com a Ryanair/AMS incidiam apenas sobre as páginas do sítio Internet da Ryanair relativas ao destino La Rochelle. Geralmente, este último tipo de atividade promocional apenas se dirige a uma audiência por definição limitada e não implica uma exposição frequente dos destinatários. Além disso, a página relativa ao destino La Rochelle do sítio Internet da Ryanair é menos suscetível de ser frequentemente visitada do que a página inicial do sítio, visto estar consagrada a um destino específico da Ryanair e não ao conjunto das suas atividades. Deste modo, atendendo à baixa probabilidade de visitas frequentes à página relativa ao destino La Rochelle do sítio Internet da Ryanair, as atividades promocionais feitas nesta página são pouco suscetíveis de imprimir às pessoas que a ela acedem uma memória duradoura dos atrativos de La Rochelle e da sua região. Acresce que a abertura da página relativa a La Rochelle no sítio Internet da Ryanair será, muito provavelmente motivada, na maioria dos casos, pelo potencial interesse por esse destino ou pelos serviços da Ryanair a ele referentes. Por conseguinte, a publicidade nessa página será pouco suscetível de suscitar um novo interesse pelo destino em pessoas que não o conheçam ou que não se interessem por ele.

(508) Como tal, é revelador constatar que os contratos de serviços de *marketing* apresentados pela Ryanair e celebrados entre empresas privadas não aeroportuárias (aluguer de automóveis, atividades turísticas de proximidade) e a AMS extraem o seu valor de *marketing* na possibilidade de vender produtos ou serviços turísticos aos passageiros que vão viajar com a Ryanair. Os potenciais viajantes são identificados como suscetíveis de viajar para um aeroporto de destino bem definido, na sequência da sua visita ao portal da Ryanair (compra de bilhete, consulta dos voos disponíveis, etc.), e, como tal, são o público-alvo de mensagens de *marketing* com sugestões de compra de um produto ou serviço no aeroporto de destino correspondente. O valor dos serviços de *marketing* da Ryanair assenta, portanto, na capacidade de se orientar para os clientes da Ryanair que já escolheram o seu aeroporto de destino ou cujas visitas ao portal da Ryanair indique a probabilidade de escolherem um aeroporto de destino específico, a fim de lhes sugerir a compra de um serviço turístico no seu destino final. Neste contexto, a Comissão não exclui a

possibilidade de o *marketing* oferecido pela AMS no portal da Ryanair ter valor para determinadas empresas terceiras interessadas em vender serviços ou bens aos clientes da Ryanair, tais como uma empresa de aluguer de automóveis ou um organizador regional de caminhadas. Contudo, não é esta a situação na qual se encontra o operador aeroportuário que pretenda estimular duradouramente o número de passageiros que utilizam esse aeroporto. Com efeito, conforme explicado no considerando 501, as pessoas que consultam a página relativa à La Rochelle no sítio Internet da Ryanair têm já muito provavelmente um potencial interesse neste destino ou nos serviços da Ryanair para esse destino. Assim, para a CCI, a contribuição das operações de *marketing* efetuadas nas páginas do sítio Internet da Ryanair relativas ao destino de La Rochelle é, pois, muito baixa, ou mesmo nula, em termos de atração de passageiros.

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

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

(511) Por exemplo, segundo o estudo da Ryanair de 17 de janeiro de 2014, «[…] *os futuros lucros incrementais, após o período previsto para o contrato de serviços aeroportuários, são por natureza incertos*» ([140]). Esse estudo propõe, aliás, dois métodos para avaliar *ex ante* os efeitos positivos dos contratos de serviços de *marketing*, um baseado nos fluxos de tesouraria e o outro baseado na capitalização.

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

(513) O estudo salienta, no entanto, as grandes dificuldades suscitadas pela abordagem baseada na capitalização, mostrando desse modo a pouca fiabilidade dos resultados que esse método pode produzir, e manifesta preferência pela abordagem baseada nos fluxos de tesouraria. O estudo refere, nomeadamente: «*A abordagem de "capitalização" só deve ter em conta a percentagem das despesas de marketing imputável aos ativos incorpóreos de um aeroporto*. Contudo, *pode ser difícil identificar a percentagem das despesas de marketing destinadas a gerar receitas futuras para o aeroporto (ou seja, um investimento nos ativos incorpóreos do aeroporto), por oposição às que geram receitas atuais para o aeroporto*» ([141]). Salienta também que «*para aplicar a abordagem de "capitalização", é necessário calcular por quanto tempo, em média, um aeroporto poderá conservar um cliente graças à campanha de marketing da AMS. Na prática, seria muito difícil calcular o tempo médio de conservação da clientela após uma campanha da AMS devido à falta de dados suficientes*» ([142]).

(514) O estudo da Ryanair de 31 de janeiro de 2014 propõe, por seu turno, uma aplicação prática da abordagem baseada nos fluxos de tesouraria. Segundo esta abordagem, os benefícios dos contratos de serviços de *marketing* e dos contratos de serviços aeroportuários que perduram após o termo dos contratos de *marketing* assumem a forma de um «valor terminal» calculado à data de cessação do contrato. Este valor terminal é calculado a partir dos lucros incrementais esperados dos contratos de serviços aeroportuários e de serviços de *marketing*, no último ano de

([140]) Tradução livre do texto original redigido em inglês: «*[…] future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain*».

([141]) Tradução livre do texto original redigido em inglês: «*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.*».

([142]) Tradução livre do texto original redigido em inglês: «*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*».

aplicação do contrato de serviços aeroportuários. Com efeito, o método consiste em partir do lucro incremental esperado no último ano de aplicação do contrato de serviços aeroportuários e projetá-lo no futuro para uma duração igual à deste contrato, ajustando-o em função da taxa de crescimento do mercado de transportes aéreos na Europa e de um fator de probabilidade destinado a refletir a capacidade do contrato de serviços aeroportuários e do contrato de serviços de *marketing* para contribuírem para os lucros do aeroporto após o seu termo. Essa capacidade de produzir benefícios duradouros resulta, segundo o estudo de 31 de janeiro de 2014, de uma série de fatores «*[...] incluindo uma maior notoriedade e uma marca mais forte, bem como externalidades de rede e passageiros recorrentes*» ([143]), sem aprofundar esta explicação. Além disso, esse método tem em conta uma taxa de atualização que reflete o custo de capital.

(515) Em relação ao fator de probabilidade, o estudo propõe uma taxa de 30 %, que considera prudente. No entanto, este estudo, de caráter muito teórico, não apresenta nenhuma justificação válida, nem quantitativa nem qualitativa, para este valor. Não se baseia em quaisquer factos relativos às atividades da Ryanair, ao mercado do transporte aéreo ou aos serviços aeroportuários para fundamentar esta taxa de 30 %. Não estabelece nenhum nexo entre essa taxa e os fatores que menciona muito sucintamente (notoriedade, marca forte, externalidades de rede e passageiros recorrentes) como sendo suscetíveis de prolongar os benefícios dos contratos de serviços aeroportuários e de serviços de *marketing* após o seu termo. Finalmente, não refere o conteúdo específico das prestações de *marketing* previstas nos diferentes contratos com a AMS para analisar em que medida elas poderiam influenciar os fatores acima mencionados.

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

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

(518) O estudo de 31 de janeiro de 2014 demonstra, por isso, que um método com base no «fluxo de caixa» conduziria apenas a resultados muito incertos e pouco fiáveis, tal como o método com base na «capitalização».

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

(520) Além do mais, como já foi referido, as prestações de *marketing* são manifestamente dirigidas às pessoas suscetíveis de utilizar os serviços aéreos visados nos contratos de serviços de *marketing*. Se esses serviços não forem renovados quando cessar o contrato de serviços aeroportuários, é pouco provável que tais prestações continuem a influenciar positivamente a utilização do aeroporto. Ora, um gestor aeroportuário tem muita dificuldade em avaliar a probabilidade de uma companhia aérea querer prosseguir a exploração de uma rota depois de terminar o período em que se comprometeu a explorá-la no contrato de serviços aeroportuários. As companhias aéreas de baixo custo, em particular, mostram grande dinamismo na gestão das aberturas e encerramentos de rotas. Um relatório da empresa Oxera elaborado pela ACI Europe indica, assim, que em 2011 entre 15 e 20 % das rotas operadas nos aeroportos europeus com menos de cinco milhões de passageiros encerram anualmente ([144]). Quando conclui uma transação como as analisadas no procedimento formal de investigação, um operador prudente numa economia de mercado não pode contar, portanto, com a eventual vontade da companhia aérea de prolongar a exploração da rota em causa no termo do contrato.

([143]) Tradução livre do texto original redigido em inglês: «*[…] including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger*».

([144]) Estudo de 15 de setembro de 2017 realizado pela empresa Oxera, «*The continuing development of airport competition in Europe*», gráfico 4.8, p. 41. https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe--report-for-ACI-Europe.pdf.pdf

(521) Importa salientar ainda, a título subsidiário, que um valor terminal calculado de acordo com o método proposto pela Ryanair no estudo de 31 de janeiro de 2014 só é positivo (e influencia positivamente a rendibilidade previsional do contrato de serviços aeroportuários e do contrato de serviços de *marketing*), se o lucro incremental esperado desses contratos no último ano de aplicação do contrato de serviços aeroportuários for positivo. Com efeito, o método parte do lucro incremental esperado no último ano de aplicação do contrato de serviços aeroportuários e projeta-o no futuro mediante a aplicação de dois fatores. O primeiro fator é o crescimento global do mercado europeu de transportes aéreos e reflete o crescimento do tráfego esperado. O segundo é um fator de 30 %, que representa esquematicamente a probabilidade de a execução dos contratos chegados a termo favorecer, no futuro, a celebração de contratos semelhantes e que gerem fluxos financeiros semelhantes. Deste modo, se o lucro incremental futuro esperado no último ano de aplicação do contrato de serviços aeroportuários for negativo, o valor terminal será igualmente negativo (ou, no máximo, igual a zero) e, portanto, a celebração de contratos semelhantes aos que cessaram é suscetível, tal como eles, de degradar ano após ano a rendibilidade do aeroporto.

(522) O estudo da Ryanair de 31 de janeiro de 2014 prevê muito sucintamente esta possibilidade, limitando-se a indicar numa nota de rodapé, sem comentários nem justificações: «*[…] não é possível calcular qualquer valor final se os lucros incrementais líquidos, após os pagamentos à AMS, forem negativos no último ano do período em causa*» ([145]). Ora, como será a seguir demonstrado nos considerandos (580) a (642), todos os contratos visados no presente processo conduzem a fluxos incrementais previsionais negativos para cada ano, e não apenas no conjunto do período, em valor atualizado líquido. Por conseguinte, no caso destes contratos, o «valor final» calculado de acordo com o método proposto pela Ryanair seria nulo ou mesmo negativo. O facto de esse valor terminal ser tido em conta não poria, portanto, em causa a conclusão de que os diversos contratos implicam uma vantagem económica.

(523) Por último, num terceiro estudo de 26 de setembro de 2014, a Ryanair reitera a sua afirmação segundo a qual os contratos de serviços aeroportuários e os contratos de serviços de *marketing* geram receitas incrementais durante a sua vigência e um valor final após a sua expiração. Por conseguinte, segundo a Ryanair, a assinatura de um primeiro contrato com a Ryanair aumenta a possibilidade de celebrar um novo contrato, depois de caducar, com a Ryanair ou com quaisquer outras companhias aéreas. Ademais, o valor final dos contratos de serviços de *marketing* reside num aumento do tráfego em direção ao aeroporto após a expiração, devido ao aumento da sua notoriedade. Apesar de a Ryanair propor um método para testar empiricamente as suas premissas, não pode aplicá-lo, uma vez que não dispõe dos dados necessários. Por último, na sua análise o relatório não tem em conta as eventuais externalidades de redes.

(524) Para concluir, decorre do exposto anteriormente que os únicos benefícios que um operador prudente numa economia de mercado esperaria de um contrato de serviços de *marketing* e que quantificaria para avaliar o interesse de celebrar esse contrato, associado a um contrato de serviços aeroportuários, seriam de dois tipos: i) por um lado, a perspetiva de que as companhias aéreas operem voos no aeroporto de La Rochelle em conformidade com os contratos de serviços aeroportuários que as companhias aéreas foram incitadas a celebrar graças aos contratos de serviços de *marketing*, e ii), por outro, um eventual efeito positivo marginal dos serviços de *marketing* no número de passageiros que utilizariam as rotas visadas pelos contratos em causa (estimulação da margem de utilização das rotas aéreas visadas pelos contratos de serviços de *marketing* e os contratos de serviços aeroportuários correspondentes). Outros eventuais benefícios seriam considerados demasiado incertos para serem tidos em conta de forma quantificada e nenhum elemento sugere, de facto, que a CCI o tenha feito.

(4) Sobre o horizonte temporal que teria escolhido um operador numa economia de mercado para avaliar o interesse de celebrar um contrato de serviços aeroportuários e/ou um contrato de serviços de *marketing*

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

([145]) Estudo de 31 de janeiro de 2014, nota de rodapé n.º 17, tradução livre do texto redigido em inglês: «*[…] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration.*»

(526) Não se afigura justificado adotar um período mais extenso. Com efeito, nas datas de celebração dos contratos, um operador prudente numa economia de mercado não teria contado com uma renovação dos mesmos, depois de caducarem, na medida em que, conforme explicado no considerando 520, as companhias de baixo custo como a Ryanair e a Jet2 fazem evoluir as suas atividades de forma muito dinâmica em matéria de abertura e encerramento de rotas, bem como de aumentos e reduções de frequências.

(527) Por outro lado, no caso de alguns contratos, a data em que as atividades visadas pelo contrato foram efetivamente iniciadas não é a data de celebração do contrato. Nesse caso, tomou-se como ponto de partida a data de início efetivo e não a data de assinatura, para as situações em que a data de assinatura é anterior à data de início efetivo ([146]).

(528) Nas situações em que a Ryanair não operou certas rotas durante a integralidade do período previsto pelo contrato, a análise do operador numa economia de mercado baseia-se na vigência prevista do contrato, porquanto a rescisão antecipada dos contratos não era nem conhecida, nem previsível no momento da celebração dos contratos. Um operador aeroportuário teria, com efeito, baseado as suas perspetivas de tráfego nos compromissos assumidos pela Ryanair aquando da assinatura do contrato e que vinculavam esta última.

(529) A Comissão passará agora a examinar os contratos celebrados com cada uma das companhias aéreas no que concerne o tráfego, as receitas e os custos incrementais à luz das premissas selecionadas, antes de apresentar sucessivamente o resultado da análise desses contratos.

(5) Conclusões quanto às modalidades de aplicação do princípio do operador numa economia de mercado

(530) Resulta do acima exposto que, para aplicar o princípio do operador numa economia de mercado às medidas em causa, a Comissão deve, para cada contrato de serviços de *marketing*, analisar em conjunto este contrato e o contrato de serviços aeroportuários correspondente (quer este contrato faça parte do grupo de contratos conforme listado no Quadro 14, ou quer este contrato seja simplesmente aplicável no momento da celebração do contrato de *marketing* ([147])) e determinar se um hipotético operador numa economia de mercado, pautado por perspetivas de rendibilidade e que gerisse o aeroporto de La Rochelle no lugar da CCI, teria realizado esses contratos. Para o efeito, há que determinar a rendibilidade incremental dos contratos, tal como o operador numa economia de mercado faria no momento da sua celebração, estimando ao longo do período de aplicação dos mesmos:

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

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

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

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

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

([146]) Ver Quadro 9.
([147]) Ver considerando 496.

b) Considerações metodológicas relativas à reconstituição dos planos de atividades.

(533) Durante o procedimento, a Comissão convidou a França a apresentar as estimativas da rendibilidade, dos custos e das receitas incrementais associados aos diversos contratos celebrados entre a CCI e a Ryanair/AMS, eventualmente realizadas antes da celebração dos mesmos. Em resposta a este convite, a França indicou não foi realizada qualquer análise para o aeroporto de La Rochelle antes da assinatura dos contratos de *marketing* e, por conseguinte, facultou uma reconstituição *a posteriori* dos planos de atividades correspondentes a cada um dos contratos de serviços de *marketing* visados no Quadro 9, bem como uma reconstituição do plano de atividades do contrato celebrado com a Jet2 (tendo em conta para a análise dos contratos assinados com estas duas companhias aéreas os parâmetros pertinentes dos contratos de serviços aeroportuários correspondentes). Esta análise *a posteriori* tem, porém, por objetivo reproduzir a análise financeira que deveria ter sido realizada antes da assinatura dos contratos de serviços de *marketing*, e tem em conta os dados que o aeroporto tinha à sua disposição antes de assinar os contratos.

(1) Modelo selecionado para a reconstituição dos planos de atividades

(534) A França reconstituiu *a posteriori* os planos de atividades com base num «cenário central» contemplando as premissas que teriam sido os razoavelmente escolhidas por um operador numa economia de mercado. Esta análise baseia-se nas premissas de tráfego, de ocupação dos aviões, de receitas aeronáuticas e não aeronáuticas por passageiro, de custos de funcionamento por passageiro, de despesas de *marketing* e de vigência dos contratos. Com vista a calcular o valor atualizado de cada contrato, a França reconstituiu um plano de atividades que indica as seguintes rubricas de receitas e de custos:

Quadro 15

Modelo selecionado para a reconstituição dos planos de atividades

Contrato[x]			
	Ano N	Ano N+1	Etc.
Número de rotações por ano (a)	*Ver contrato*		
Número de lugares avião (b)	*Ver secção 7.2.1.5(b)(2) abaixo*		
Número de lugares oferecidos (c)	*c=a*b*2*		
Ocupação média (d)	*Ver secção 7.2.1.5(b)(2) abaixo*		
Número total de passageiros (chegada e partida) (e)	*e=c*d*		
Taxa de aterragem (f)	*f=a*taxa unitária conforme adotada pela CCI ou que consta no contrato de serviço aeroportuário*		
Taxa de estacionamento (g)	*0 (ver secção 7.2.1.5(b)(3) abaixo*		
Taxa de balizagem (h)	*0 (ver secção 7.2.1.5(b)(3) abaixo*		
Taxa Pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida (i)	*i=e*taxa unitária conforme adotada pela CCI ou que consta no contrato de serviço aeroportuário/2*		
Taxa de passageiros (j)	*j=e*taxa unitária conforme adotada pela CCI ou que consta no contrato de serviço aeroportuário/2*		
Produtos de assistência em escala (k)	*0*		
Total de receitas aeronáuticas (l)	*l=f+g+h+i+j+k*		
Receitas extra-aeronáuticas (m)	*m=e*margem incremental unitária (ver secção 7.2.1.5(b)(3) abaixo*		

Contrato[x]			
	Ano N	Ano N+1	Etc.
Receitas totais (n)	***n=l+m***		
Custos incrementais (o)	*o=e*custo incremental unitário (ver secção 7.2.1.5(b)(4) abaixo*		
Custos de marketing (p)	*Ver contrato de marketing*		
Custos totais (q)	***q=o+p***		
Fluxo de tesouraria incremental (r)	***r=n-q***		
VAL	$\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$ *Em que:* — *v designa o ano do contrato considerado, v=0 correspondendo ao início do contrato,* — *u designa a vigência total (em anos) do contrato* — r_v *corresponde ao fluxo de tesouraria incremental r para o ano v do contrato* — *t corresponde à taxa de atualização escolhida* ([1])		

([1]) A França utilizou para todos os contratos uma taxa de atualização de 6 %. Esta taxa corresponde à proposta pela França em processos similares sobre os quais a Comissão já se pronunciou (ver, por exemplo, a Decisão da Comissão relativa ao aeroporto de Pau, já mencionada na nota de rodapé n.º 12). Por outro lado, como a reconstituição dos planos de atividades pela Comissão (no cenário central) conduz a fluxos incrementais anuais todos negativos ao longo do período abrangido, o valor atualizado líquido dos contratos é necessariamente negativo qualquer que seja a taxa de atualização utilizada.

(535) Se as premissas assumidas pela França relativas às receitas por passageiro e à vigência dos contratos são, de um modo geral, consideradas razoáveis pela Comissão, outras premissas utilizadas pela França nem sempre são razoáveis ou realistas. Por um lado, a França cometeu erros metodológicos comuns a todas as reconstituições (nomeadamente a subestimação dos custos incrementais de funcionamento aeronáutico e a inclusão das contribuições concedidas pelos órgãos de poder local para apoiar as despesas de *marketing* gerais como receitas incrementais). Por outro lado, conforme será estabelecido na secção consagrada à análise individual dos contratos, além dos erros metodológicos comuns a todas as reconstituições realizadas pela França, as reconstituições de certos planos de atividades sofrem de outros problemas metodológicos específicos.

(536) Por conseguinte, a Comissão procedeu à sua própria análise, reconstituindo num «cenário central» os custos e as receitas incrementais dos diversos grupos de contratos, tais como um operador numa economia de mercado os teria avaliado *ex ante*, em aplicação do princípio do operador numa economia de mercado.

(537) A Comissão procedeu igualmente a uma análise de sensibilidade do cálculo do valor atualizado líquido destes contratos, fazendo variar certas premissas. Para o fazer, a Comissão selecionou propositadamente premissas que, por definição, não são realistas porque não foram utilizadas no cenário central da Comissão (cenário que já prevê uma abordagem favorável à companhia aérea). Estas premissas prendem-se com a possibilidade muito diminuta da sua ocorrência ou alterações significativas e imediatas que implicariam na gestão do aeroporto (ver considerandos 575 a 578). O resultado do cálculo do valor atualizado líquido resultante da alteração dos parâmetros (cuja ocorrência concomitante é igualmente mais do que improvável estatisticamente) constitui o «cenário imprudente» (ver considerandos 574 a 578). Em qualquer caso, este cenário afigura-se manifestamente irrealista aos olhos de um investidor prudente e diligente, que mais não poderia fazer do que o excluir.

(538) As diferenças de apreciação entre a França e a Comissão (em especial as premissas de custos de funcionamento e de despesas de *marketing*) criam, com efeito, grandes diferenças no cálculo do valor atualizado líquido dos grupos de contratos. As diferenças relativas às premissas de tráfego têm um impacto significativo para alguns contratos, ao passo que as premissas de ocupação dos aviões têm um impacto reduzido no resultado do cálculo do valor atualizado líquido dos contratos, não alterando a conclusão da Comissão segundo a qual o valor atualizado líquido dos contratos pode ser negativo ou positivo.

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

(539) A análise realizada pela Comissão assenta no tráfego incremental (ou seja, no número adicional de passageiros) que um operador numa economia de mercado, que gerisse o aeroporto de La Rochelle no lugar da CCI, poderia prever na altura em que os contratos foram celebrados. No que se refere, por exemplo, ao grupo de contratos de 2006 (contratos de *marketing* C e D e contratos de serviços aeroportuários n.os 2 e 3), trata-se de determinar o número de passageiros que a entidade gestora do aeroporto de La Rochelle poderia ter antecipado, em 2006, na rota La Rochelle-Londres Stansted operada pela Ryanair, durante o período de execução do contrato.

(540) O tráfego incremental previsional foi estabelecido em função do número de rotas e de frequências previstas nos diversos contratos de serviços aeroportuários e de serviços de *marketing*, e do número de rotações anuais deles resultante. Certos contratos preveem objetivos em termos de número de rotações, outros contratos preveem objetivos em termos de número de passageiros, enquanto outros contratos não referem objetivos.

(541) No que respeita os contratos retroativos, assinados após a data de aplicação (como é o caso do contrato A), apenas o tráfego gerado após a assinatura foi tido em conta, porquanto um contrato não pode gerar tráfego antes da sua assinatura.

(542) As previsões de tráfego utilizadas pela Comissão são na sua maioria inferiores às utilizadas pela CCI para reconstituir os seus planos de atividades *ex post*, em especial para certos contratos de *marketing* assinados sem objetivos de tráfego. Num caso, as projeções utilizadas pela Comissão são superiores às utilizadas pelo aeroporto. Estas correções serão detalhadas para cada medida (contrato ou grupo de contratos apresentados no Quadro 14).

(543) A Comissão observa, de um modo geral, que a sobrestimação de tráfego está relacionada com os problemas de análise que se seguem. Em primeiro lugar, a reconstituição realizada pela França excede o volume de tráfego incluído nos contratos. Um operador prudente não procederia a uma tal sobrestimação, na ausência de outra explicação (não fornecida pela França relativamente a qualquer um dos contratos).

(544) Em segundo lugar, para certos contratos retroativos (a data de início do contrato é anterior à data de assinatura do contrato), a França baseou a sua reconstituição nos tráfegos já realizados antes da assinatura do contrato. É duvidoso que um operador prudente incorra em despesas de serviços de *marketing* relacionados com voos já realizados. Pelo contrário, um operador prudente basear-se-ia no tráfego futuro gerado pelo contrato de serviços de *marketing*. Por último, o argumento segundo o qual um investidor prudente poderia ter considerado a relação comercial a mais longo prazo do que a vigência estrita do contrato não assenta em qualquer estudo económico ou elemento de prova conforme foi demonstrado nos considerandos 525 a 529.

(545) Além disso, a Comissão teve em conta a capacidade dos aparelhos utilizados pela Ryanair, a saber, essencialmente, os Boeing 737-800 (189 lugares), e, em menor número, os Boeing 737-300 (148 lugares) ou os BAe 146-300 (110 lugares).

(546) A Comissão utilizou uma taxa de ocupação das aeronaves que varia todos os anos e corresponde à média observada nos dois anos anteriores (com uma taxa média de 80 % para 2003 e 2004, conforme utilizada pela CCI). Esta premissa é o mais credível dado que permite colocar-se na posição de um operador aeroportuário que utiliza as informações diretamente pertinentes ao seu dispor no momento de elaborar o seu plano de atividades. Este método permite igualmente, a partir de 2005, basear-se nas taxas de ocupação verificadas ao longo dos períodos durante os quais estiveram em vigor contratos de *marketing* e, deste modo, refletir um eventual efeito benéfico dos serviços de *marketing* na utilização das rotas aéreas. A Comissão salienta a este respeito que, entre 2003 e 2013, a taxa de ocupação dos aviões da Ryanair que serviam o aeroporto de La Rochelle diminuiu de 81 % para 70 %, ao passo que o aeroporto de La Rochelle utilizou premissas claramente mais otimistas (entre 75 % e 85 %) para elaborar o seu plano de atividades.

Quadro 16

Taxa de ocupação das aeronaves

Ano	Taxa de ocupação das aeronaves	Taxa média conhecida dos dois anos anteriores à data T ([1])
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

([1]) Para os anos 2003 e 2004, os dois anos anteriores não são pertinentes (não houve operação da Ryanair). Ademais, foi utilizada a premissa de 80 % (premissa central da França).

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

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

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

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

— *Receitas aeronáuticas*

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

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

— a «taxa de passageiro», ou seja, um montante por passageiro à partida,

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

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

— a «taxa de balizagem», ou seja, um montante a pagar em função da aplicação do regulamento da aviação civil em caso de manobras noturnas ou devido a condições de má visibilidade,

— a taxa de assistência PHMR (pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida).

(551) A taxa de aterragem e a taxa de passageiro praticadas pela CCI são, em princípio, taxas regulamentadas que remuneram o acesso às infraestruturas aeroportuárias, determinadas para todas as companhias aéreas utilizadoras após um processo de consulta e devidamente publicadas. Para os diferentes contratos de serviços aeroportuários, a Comissão utilizou como montantes unitários provisórios da taxa de aterragem e da taxa de passageiro, as taxas públicas em vigor no momento da celebração dos contratos, integrando uma indexação de 2 % ao ano visto ser razoável prever que as taxas regulamentadas seriam aumentadas anualmente para acompanhar a inflação. O sistema de taxas aeroportuárias regulamentadas não prevê uma indexação automática, mas permite que o gestor adapte as taxas ao longo do tempo, após um processo de concertação. Nestas condições, a Comissão considera que um operador numa economia de mercado teria partido da premissa de que as taxas seriam aumentadas anualmente para acompanhar a inflação, considerando uma taxa de inflação de 2 % correspondente à taxa visada pelo Banco Central Europeu «BCE» para a área do euro ([148]).

(552) Quanto às taxas cobradas pelos serviços de assistência em escala, não são regulamentadas mas sim negociadas bilateralmente. No aeroporto de La Rochelle, os serviços de assistência em escala são assegurados pela empresa Atlantica. Consequentemente, estes serviços não são tidos em conta no plano de atividades do aeroporto e apenas as rendas pagas pela Atlantica ao aeroporto de La Rochelle são tidas em conta (no capítulo lucros não aeronáuticos).

(553) As taxas de estacionamento correspondem à utilização pelas aeronaves das infraestruturas e dos equipamentos de estacionamento, excetuando infraestruturas privadas. As tarifas da taxa são em função da duração do estacionamento e das características da aeronave. No entanto, os planos de atividades elaborados para avaliar a rendibilidade dos contratos assinados com a Ryanair e a Jet2 não preveem qualquer pagamento para a taxa de estacionamento, *a priori* porque a duração do estacionamento é inferior a duas horas, período durante a qual as companhias aéreas não estão sujeitas à referida taxa.

(554) A taxa de balizagem é fixada pela grelha tarifária publicada pelo aeroporto para cada operação aérea noturna ou devido a má visibilidade que requer acender a balizagem. Todavia, os planos de atividades elaborados para avaliar a rendibilidade dos contratos assinados com a Ryanair e a Jet2 não preveem taxa de balizagem, uma vez que os voos eram operados durante o dia.

(555) Por último, é necessário ter também em conta a taxa de assistência PHMR aplicável a cada passageiro na partida (0,5 EUR por passageiro a partir de junho de 2008).

(556) Para calcular o produto das taxas aeronáuticas supramencionadas que um operador numa economia de mercado poderia esperar de cada contrato, a Comissão utilizou o número de rotações previstas (para a taxa de aterragem) e o número de passageiros correspondentes (para a taxa de passageiro e assistência a pessoas com mobilidade reduzida) em relação a cada contrato, multiplicando-os pelos montantes unitários de cada taxa.

— *Receitas extra-aeronáuticas*

(557) O aeroporto de La Rochelle avaliou margens não aeronáuticas incrementais relacionadas com o tráfego de passageiros. Estas margens cobrem as atividades dos parques de estacionamento, restaurantes e outros estabelecimentos comerciais situados no aeroporto, bem como as margens relacionadas com a venda de combustível e rendas. Trata-se de margens e não de receitas, sendo deduzido o custo dos fatores de produção. De igual modo, aquando da reconstituição dos planos de atividades, nenhum custo deverá ser deduzido para determinar a margem incremental do operador aeroportuário.

(558) A Comissão considera, de modo geral, provável que um operador prudente numa economia de mercado teria determinado a margem não aeronáutica incremental no momento da celebração de um novo contrato baseando-se nas margens não aeronáuticas incrementais do ano anterior, correspondendo à melhor estimativa conhecida. Trata-se da análise que foi apresentada pelo aeroporto de La Rochelle. Contudo, no caso específico do aeroporto de La Rochelle, a Comissão tem em conta os investimentos realizados durante o período 2003-2013, que implicaram a reconstrução de parques de estacionamento, de restaurantes e de estabelecimentos comerciais. Com efeito, o facto de ter em conta apenas as margens anteriores verificadas no momento de avaliar a rendibilidade de um novo contrato

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

significaria não ter em conta de maneira prospetiva os projetos conhecidos de desenvolvimento de atividades não aeronáuticas (relacionados, por exemplo, com a entrada em serviço de novos investimentos) e restringir, deste modo, muito estritamente as perspetivas de crescimento das receitas não aeronáuticas incrementais. Foi desta forma que a Comissão reconstituiu os planos de atividades considerando que no momento da assinatura de um novo contrato, a margem não aeronáutica por passageiro a ter em linha de conta corresponde à margem não aeronáutica média do ano anterior multiplicada por um coeficiente de correção «prospetivo» que reflete as perspetivas esperadas de novos investimentos (parques de estacionamento, superfícies comerciais). O coeficiente de correção varia de um ano para o outro, em função dos projetos previstos pelo aeroporto, e a margem não aeronáutica «prospetiva» corresponde ao que o operador aeroportuário pode razoavelmente esperar ao longo de vários anos (e não unicamente no ano seguinte):

Quadro 17

Margem não aeroportuária média

Ano	Margem não aeroportuária ano n-1 (EUR por passageiro)	Coeficiente de correção «prospetivo»	Margem não aeronáutica média «prospetiva» utilizada pela Comissão
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

(559) O aumento do coeficiente de correção utilizado em certos anos reflete a criação de novos serviços não aeronáuticos ao longo do período (parque de estacionamento em 2006, restaurante em 2008, estabelecimentos comerciais em 2009). Na ausência de avaliação facultada pela CCI das margens não aeronáuticas esperadas por ocasião da assinatura de novos contratos, esta abordagem constitui uma forma de avaliar as margens esperadas das novas atividades não aeronáuticas. As margens não aeronáuticas incrementais por passageiro utilizadas pela Comissão são, em média, superiores [15-20] % às enviadas pela CCI e as reconstituições realizadas pela Comissão maximizam, portanto, a rendibilidade incremental dos grupos de contratos celebrados pelo aeroporto e a Ryanair. A Comissão salienta que a média da correção da margem anual é até superior à sugerida pela Oxera no estudo de 4 de dezembro de 2015 ([149]) segundo o qual o arranque das atividades da Ryanair, numa amostra de 29 aeroportos, conduz a um aumento na ordem dos 12,0-13,7 % das receitas não aeronáuticas por passageiro na partida, em termos reais.

([149]) Estudo de 4 de dezembro de 2015 realizado pela empresa Oxera, *«The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues»*.

(560) A Comissão considera ainda que um operador numa economia de mercado teria previsto uma indexação dessa margem ao longo do tempo para cada um dos anos abrangidos por um novo grupo de contratos, a fim de refletir a inflação. A Comissão utilizou, a este respeito, uma taxa de 2 % ao ano ([150]).

(561) De qualquer modo, a Comissão optou por utilizar premissas de lucros não aeronáuticos superiores aos utilizados pelo aeroporto de La Rochelle, para ter em conta o desenvolvimento das atividades de estacionamento, restauração e comércio no período compreendido entre 2003 e 2013.

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

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

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

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

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

(563) No que concerne os custos dos contratos de serviços de *marketing*, a Comissão salienta que a França excluiu erroneamente custos de *marketing*, as contribuições concedidas pelos órgãos de poder local (Departamento de Charente-Maritime e *Communauté d'agglomération* de La Rochelle) para apoiar as despesas de *marketing* gerais da CCI-aeroporto.

(564) Ora, conforme estabelecido nos considerandos 294 a 302, a França deveria ter incluído a integralidade das verbas pagas pela CCI-aeroporto dado que as contribuições dos diferentes órgãos de poder local constituem um financiamento dos custos operacionais normais do aeroporto. Por conseguinte, era efetivamente a CCI-aeroporto que detinha as dotações orçamentais destinadas ao financiamento dos serviços de *marketing* e suportava a integralidade do risco de gestão associado.

(565) Por outro lado, convém recordar que, para determinar se os contratos assinados pelo aeroporto de La Rochelle com a Ryanair e a Jet2 deram lugar à concessão de uma vantagem a favor destas últimas, o comportamento do aeroporto de La Rochelle deve ser comparado com o de um operador aeroportuário que exerça as suas atividades em condições normais de uma economia de mercado. Ora, um operador numa economia de mercado deve, por definição, financiar as suas próprias operações. O ponto 63 das Orientações de 2014 estipula, aliás, que para que um acordo com uma companhia aérea seja considerado como satisfazendo o teste OEM «*[o aeroporto] deve demonstrar que […] é capaz de cobrir todos os custos derivados do acordo […]*».

(566) As Orientações de 2014 estipulam igualmente que «[a] fim de apreciar se um acordo celebrado por um aeroporto com uma companhia aérea satisfaz o teste OEM, as receitas não aeronáuticas esperadas e provenientes da atividade da companhia aérea devem ser tidas em conta, juntamente com as taxas aeroportuárias, líquidas de quaisquer descontos, o apoio em matéria de *marketing* ou os regimes de incentivo» ([151]) e especificam que «[q]ualquer apoio público, como, por exemplo, acordos em matéria de *marketing* diretamente celebrados entre as autoridades públicas e a companhia aérea, destinado a compensar parte dos custos normais incorridos pelo aeroporto em relação ao acordo entre o aeroporto e a companhia aérea será também tido em conta» ([152]).

([150]) Pelo mesmo motivo, a Comissão aplicou uma indexação de 2 % às taxas aeroportuárias e aos custos de exploração incrementais.
([151]) Orientações de 2014, ponto 64.
([152]) Orientações de 2014, nota de rodapé n.º 62.

(567) Por último, se fosse possível excluir contribuições financeiras públicas dos custos de *marketing* nos planos de atividades, tal implicaria que qualquer projeto ou uma transação não rentável pudesse ser prestada em conformidade com o critérios de um operador numa economia de mercado simplesmente mediante a concessão de uma subvenção pública suficiente. Uma tal abordagem teria por efeito tornar o artigo 107.º do TFUE inoperante e seria contrária ao princípio segundo o qual a análise da existência de auxílio estatal implica determinar se a empresa recebeu «uma vantagem económica que não teria obtido em condições normais de mercado» ([153]).

(568) Pelas razões acima expostas, a Comissão considera que qualquer apoio público afetado às despesas de *marketing* (mesmo que não seja específico de um contrato ou de um determinado grupo de contratos) não poderá ser deduzido dos custos de *marketing* na análise de rendibilidade na qual assenta o exame do critério do investidor numa economia de mercado. Consequentemente, a Comissão teve em conta a integralidade dos montantes previstos nos diferentes contratos de serviços de *marketing* na reconstituição dos planos de atividades relacionados com a assinatura dos contratos visados no Quadro 14.

(569) Os montantes dos serviços de *marketing* previstos não correspondem forçosamente aos montantes efetivamente pagos, dado que alguns acontecimentos posteriores à celebração dos contratos poderão ter provocado desvios em relação aos montantes inicialmente previstos. É o caso, nomeadamente, da sua rescisão antecipada. Contudo, estes acontecimentos não devem ser tidos em conta na aplicação do princípio do operador numa economia de mercado, visto serem posteriores à celebração dos contratos.

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

(571) A fim de estimar os custos de exploração incrementais, a Comissão não pode basear-se na reconstituição facultada pela França e a CCI. É verdade que a CCI estimou os custos variáveis num máximo de 55 000 EUR por ano (com exceção das despesas de *marketing*) para um tráfego de cerca de 200 000 passageiros, ou seja, um custo médio de 0,27 EUR por passageiro, mas não foi fornecida qualquer explicação relativamente à metodologia subjacente a esta estimativa. Ademais, esta estimativa não reflete o custo incremental real do aeroporto de La Rochelle: não só a estimativa de 0,27 EUR por passageiro está muito distante das estimativas facultadas pela Oxera ([154]) para outros aeroportos relativamente aos quais a Comissão deu início a um procedimento formal de investigação ([155]), como também os dados financeiros do aeroporto de La Rochelle mostram igualmente que os custos de exploração aeronáuticos são de 3,83 EUR por passageiro, em média, ao longo do período.

(572) A Comissão reconstituiu os custos de exploração incrementais, com exceção das despesas de *marketing*, com base nas informações facultadas pela França (conta de resultados e balanço do aeroporto). Para o fazer, a Comissão procedeu do seguinte modo:

— Extração dos custos de exploração anuais para o transporte de passageiros com base nas demonstrações financeiras da CCI-aeroporto. Estes custos estão limitados aos custos de exploração e não têm em conta o custo de capital (amortização). Esta premissa subestima provavelmente os custos incrementais reais, dado que uma parte das amortizações dos equipamentos corresponde a custos relacionados com a exploração incremental do aeroporto para acolher novos passageiros (a Oxera, incumbida pela Ryanair para analisar a situação de outros aeroportos teve, assim, em conta certas amortizações para calcular os custos de funcionamento incrementais) ([156]);

([153]) Acórdão do Tribunal, de 29 de abril de 1999, *Reino de Espanha/Comissão*, C-342/96, EU:C:1999:210, n.º 41; ver igualmente a Decisão (UE) 2018/628 da Comissão, de 11 de novembro de 2016, relativa ao auxílio estatal SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) concedido pela Áustria ao aeroporto de Klagenfurt, à Ryanair e a outras companhias aéreas que utilizam o aeroporto (JO L 107 de 26.4.2018, p. 1), considerando 381, alínea b).

([154]) Estudos de 13 de junho, 11 de setembro, 22 de setembro, 10 de outubro e 6 de novembro de 2014 realizados pela empresa Oxera.

([155]) Decisão da Comissão, de 16 de outubro de 2013, Espanha, Alegado auxílio à Ryanair e a outras companhias aéreas e eventual auxílio aos aeroportos de Girona e Reus, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (JO C 120 de 23.4.2014, p. 24); Decisão da Comissão, de 30 de maio de 2012, França, Aeroporto de Beauvais Tillé, SA.33960 (2012/C) (2012/NN), (JO C 279 de 14.9.2012, p. 23); Decisão da Comissão, de 4 de abril de 2012, França, Aeroporto de Carcassonne, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (JO C 254 de 23.8.2012, p. 11).

([156]) Estudo de 31 de maio de 2013 realizado pela empresa Oxera, «*Economic MEIP assessment: profitability analysis — La Rochelle*» apenso às observações da Ryanair de 31 de maio de 2013, secção 2.5, nomeadamente nas páginas 10 e 12.

— Dedução dos custos de exploração relacionados com as prerrogativas de poder público e abrangidos por um financiamento do Estado;

— Dedução dos custos cobertos por subvenções relacionadas com obrigações de serviço público ou com SIEG;

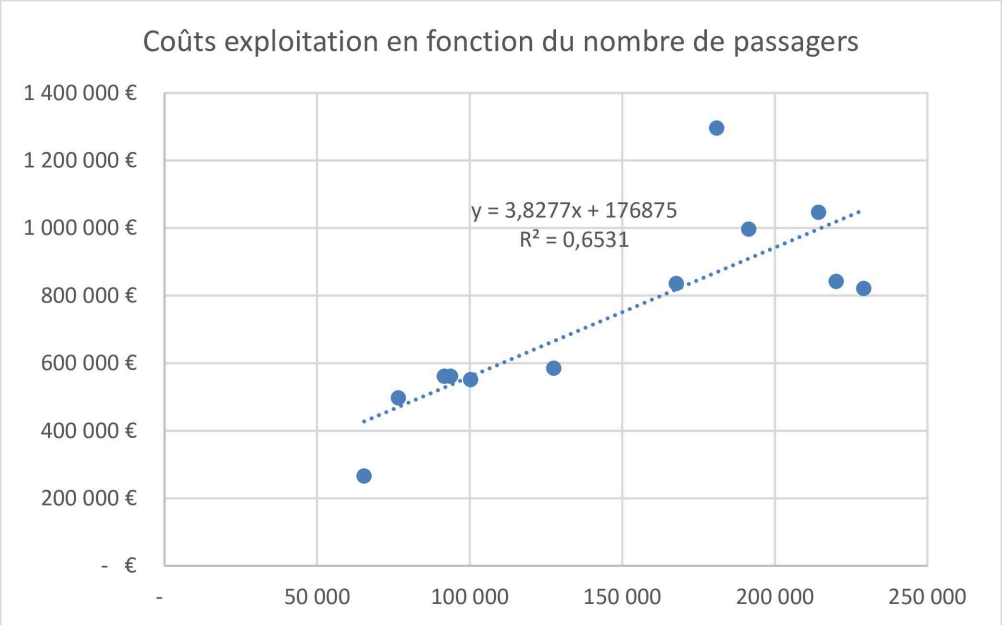
— Dedução dos custos correspondentes aos pagamentos das prestações de serviço de *marketing* previstas nos contratos de *marketing* celebrados com as companhias aéreas (tendo em conta a circunstância de que estas despesas já são tidas em conta separadamente na reconstituição da rendibilidade das medidas controvertidas). Figuram, assim, na rubrica de custo (p) no Quadro 15;

— Dedução dos custos de exploração relacionados com receitas não aeronáuticas. Na ausência de dados fornecidos pela CCI, a Comissão estimou os custos de exploração relacionados com as receitas não aeronáuticas. Esta estimativa foi efetuada aplicando a percentagem das receitas não aeronáuticas sobre as receitas totais do aeroporto aos custos anuais de exploração ([157]). Esta percentagem varia entre 19 % e 41 % entre 2001 e 2010, com uma média de 26 %. Este método é *a priori* suscetível de sobrestimar os custos de exploração relacionados com as receitas não aeronáuticas na medida em que os serviços não aeronáuticos são proporcionalmente mais consumidores de capital e menos consumidores de custos operacionais do que os serviços aeronáuticos ([158]). De qualquer modo, trata-se da melhor estimativa possível na ausência de outros elementos facultados pela França.

— Análise da evolução dos custos de exploração aeronáuticos assim calculados em função da evolução do número de passageiros. O gráfico *infra* mostra a relação entre os custos de exploração aeronáuticos e o número de passageiros e a evolução comparada dos custos de exploração aeronáuticos e do número de passageiros. Este gráfico mostra claramente que os custos de exploração aeronáuticos aumentam em paralelo ao tráfego de passageiros, o que não seria o caso se os custos incrementais estivessem limitados a 55 000 EUR para 200 000 passageiros.

Gráfico 1

Custos de exploração aeronáuticos em função do número de passageiros



Fonte: Dados do aeroporto de La Rochelle. Análise da Comissão

([157]) Obtidos após dedução dos custos relacionados com as prerrogativas de poder público, dos custos cobertos pelas compensações relacionadas com obrigações de serviço público ou SIEG, dos custos de *marketing* e das amortizações.

([158]) Por exemplo, a construção de lojas ou de parques de estacionamento implica custos de construção consideráveis, mas relativamente poucos custos de funcionamento assim que a concessão for atribuída.

(573) Esta análise revela que a evolução do número de passageiros e a evolução dos custos de exploração aeronáuticos estão igualmente estreitamente correlacionados. Esta análise continua a ter valor probatório apesar das evoluções anuais dos custos mais erráticas (para as quais a França não facultou uma justificação). O custo de exploração aeronáutica incremental reconstituído com base em dados anuais, ajustados pela inflação anual observada pela França, ascende a 3,83 EUR por passageiro para o ano de 2006 (a meio do período 2001-2011). A Comissão aplicará a este custo uma evolução correspondente a uma inflação de 2 % para os outros anos (negativa antes de 2006, nula em 2006 e positiva após 2006) ([159]).

(1) Análise de sensibilidade

(574) Ao reconstituir os planos de atividades para cada grupo de contratos, a Comissão procurou realizar sistematicamente uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez dos resultados da referida reconstituição. Para o fazer, a Comissão modificou quatro parâmetros para melhorar — de forma não diligente e imprudente — a rendibilidade do grupo de contratos considerado (o que constitui um cenário demasiado favorável para o operador aeroportuário e para as companhias aéreas que celebraram os referidos contratos): o número de rotações anuais, a taxa de ocupação das aeronaves, o montante das receitas não aeronáuticas, bem como os custos de funcionamento incrementais aeronáuticos.

(575) No que concerne o número de rotações anuais, conforme será especificado para cada grupo de contrato definido no Quadro 14, a Comissão identificou um objetivo de rotações mais ambicioso do que resulta dos termos dos contratos analisados. Este objetivo foi fixado de modo arbitrário e não assenta em qualquer elemento de facto, de direito ou de estudo prospetivo. Um operador aeroportuário prudente e diligente não poderia, pois, reter um tal aumento no cenário central do seu plano de atividades.

(576) No que se refere à taxa de ocupação das aeronaves, a Comissão utilizou no seu cenário alternativo uma taxa de 85 % que nunca foi observada durante o período em análise, mas que foi possível utilizar nas reconstituições realizadas pela Comissão noutras decisões recentes relativas a aeroportos franceses. Um operador aeroportuário prudente e diligente não poderia, pois, reter um tal aumento no cenário central do seu plano de atividades, na medida em que não tem minimamente em consideração a especificidade das rotas em questão.

(577) No tocante ao montante das receitas não aeronáuticas, a Comissão utilizou no seu cenário alternativo um aumento de 20 % da margem unitária não aeronáutica em relação ao cenário central cujo método de cálculo foi especificado nos considerandos 557 a 561 e que, convém recordar, assenta em premissas já mais favoráveis do que as facultadas pela França. Um operador aeroportuário prudente e diligente não poderia, pois, reter um tal aumento no cenário central do seu plano de atividades, na medida em que não assenta em nenhum elemento que permita esperar a sua realização.

(578) No atinente aos custos de funcionamento incrementais, a Comissão utilizou no seu cenário alternativo uma redução de 50 % em relação ao cenário central cujo método de cálculo foi especificado nos considerandos 533 e 534.

(579) Em face do exposto acima, o resultado do cálculo do valor atualizado líquido resultante da alteração destes quatro parâmetros constitui um cenário alternativo que a Comissão qualifica de «cenário imprudente».

a) Análise individual dos grupos de contratos celebrados com a Ryanair/AMS

(580) A França apresentou uma análise individual de cada contrato de serviços de *marketing* (tendo em conta os contratos de serviços aeroportuários em vigor). Embora a Comissão considere que certos contratos estão relacionados e devem ser considerados como fazendo parte de uma única transação, será apresentada um análise da rendibilidade de cada contrato de serviços de *marketing*, que confirma a análise por grupo de contratos.

([159]) A Comissão privilegiou uma reconstituição plurianual dos custos de exploração incrementais em detrimento de uma reconstituição ano a ano. Em teoria, uma reconstituição ano a ano, baseada em dados financeiros do ano anterior, também permitiria simular o conhecimento dos custos de exploração incrementais que a CCI teria tido por ocasião da assinatura de um novo contrato. Contudo, os dados fornecidos pela França não permitiram este tipo de análise, uma vez que os dados financeiros facultados incluíam aumentos ou reduções significativos que ficaram por explicar entre cada ano. Uma análise ano a ano teria, deste modo, concluído que em certos anos os custos incrementais eram negativos, o que teria implicado que a CCI tivesse tido interesse em investir montantes excessivamente elevados em novos contratos com as companhias aéreas, ao passo que para outros anos os custos incrementais teriam sido de tal forma elevados que a CCI teria interesse em encerrar o aeroporto. Na ausência de elementos que permitam reexpressar os fluxos financeiros anuais, a Comissão baseou-se, portanto, numa abordagem plurianual.

(581) Os resultados da reconstituição da rendibilidade dos grupos de contratos (visados no Quadro 14) conforme realizada pela França e pela Comissão nos seus cenários central e «imprudente» (bem como a dos contratos individuais ou dos grupos de contratos mencionados nas secções seguintes) são apresentados no quadro seguinte:

Quadro 18

Valor atualizado líquido dos contratos e grupos de contratos celebrados com a Ryanair/MAS

(em milhares de EUR)

	Valor atualizado líquido		
Grupo de contratos	Cenário França	Cenário central Comissão	Cenário «imprudente»
1-A	[…]	[- 350; - 250]	[- 200; - 100]
B	[…]	[- 900; - 800]	[- 450; - 350]
2-C	[…]	[- 1 150; - 1 050]	[- 400; - 300]
3-D	[…]	[- 650; - 550]	[- 300; - 200]
2-3-C-D	não reconstituído	[- 1 750; - 1 650]	[- 650; - 550]
E	[…]	[- 150; - 50]	[0; 100]
F	[…]	[- 100; 0]	[- 100; 0]-
G	[…]	[- 700; - 600]	[- 150; - 50]
H	[…]	[- 200; - 100]	[- 100; 0]
I	[…]	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
J	[…]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
HJ	não reconstituído	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
GHIJ	não reconstituído	[- 1 200; - 1 100]	[- 200; - 100]
6-K	[…]	[- 2 150; - 2 050]	[- 1 150; - 1 050]
L	[…]	[- 100; 0]	[- 100; 0]
7-M	[…]	[- 300; - 200]	[- 150; - 50]
N	[…]	[- 150; - 50]	[- 100; 0]
7-M-N	não reconstituído	[- 400; - 300]	[- 150; - 50]

(582) As especificidades de cada grupo de contratos e com relevância para esta análise serão apresentadas nas secções seguintes. Para o fazer, a Comissão aprecia, numa primeira fase, se a reconstituição dos planos de atividades do contrato ou do grupo de contratos em questão é metodologicamente aceitável. A Comissão já salientou, a este respeito, que a França tinha cometido erros comuns a todos os contratos (ou, pelo menos, frequentes na grande maioria dos contratos), designadamente relativos:

— à sobrestimação do tráfego antecipado ([160]),

— a uma avaliação mal justificada das receitas não aeronáuticas ([161]),

([160]) Ver considerandos 543 a 546.
([161]) Ver considerandos 557 a 561.

— à exclusão das contribuições concedidas pelos órgãos de poder local para apoiar as despesas de *marketing* gerais como receitas incrementais ([162]) no cálculo dos custos relacionados com os contratos de serviços de *marketing*,

— à subestimação dos custos incrementais de funcionamento aeronáutico ([163]),

— à taxa de ocupação das aeronaves muitas vezes injustificada ([164]).

(583) No entanto, e conforme já indicado nos considerandos 535 e 536, além dos erros metodológicos comuns enumerados no considerando precedente, as reconstituições de cada plano de atividades padecem de outros problemas metodológicos específicos que serão expostos nos considerandos seguintes para cada grupo de contratos. Nos mesmos, a Comissão apresentará a sua própria análise reconstituindo num «cenário central» e num cenário «imprudente» visado no considerando 574.

(1) Grupo de contratos 1-A

— *Reconstituição pela França do plano de atividades do contrato A*

(584) A França propôs uma reconstituição do contrato A, baseando-se nos parâmetros do contratos de serviços aeroportuários n.º 1.

(585) A Comissão salienta que além dos erros metodológicos comuns a todas as reconstituições realizadas pela França e especificados na secção 7.2.1.5(b), a reconstituição dos planos de atividades para o contrato A padece de outras dificuldades metodológicas específicas:

(586) Na reconstituição do plano de atividades do contrato A, a França considera que o número de rotações incrementais relacionadas com a celebração do contrato de serviços de *marketing* ascende a 350. Ora, ao proceder desta forma, a França sobrestimou o único compromisso firme da Ryanair de operar 340 rotas ao longo do ano inteiro.

(587) A França também considerou indevidamente que um operador prudente teria aceitado remunerar os serviços de *marketing* antes da data de assinatura do contrato (o contrato A foi assinado em 1 de dezembro de 2003 por um período compreendido entre 1 de maio de 2003 e 31 de dezembro de 2003).

(588) Por conseguinte, a Comissão considera que à luz dos elementos expostos *supra*, a reconstituição do plano de atividades do contrato A conforme facultada pela França não pode ser utilizada.

— *Reconstituição pela Comissão do plano de atividades do grupo de contratos 1-A*

(589) A Comissão procedeu à reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos 1-A. Para o fazer, a Comissão utilizou, além dos parâmetros corrigidos aplicáveis a todos os contratos ([165]), os seguintes parâmetros específicos:

— Capacidade de 110 lugares por avião para o contrato A (em 2013, a Ryanair utilizou aparelhos com uma capacidade de 110 lugares e por ocasião da assinatura do contrato em dezembro de 2013, a CCI-aeroporto não podia ignorar esse fator);

— Número de rotações incrementais: 40 a título do contrato A (ou seja, a estimativa do número de rotações incrementais que deviam ser operadas entre a assinatura do contrato A em 1 de dezembro de 2003 e a data de caducidade deste último em 31 de dezembro de 2003 ([166]));

([162]) Ver considerandos 563 a 568.
([163]) Ver considerandos 570 a 573.
([164]) Ver considerandos 542 a 547.
([165]) Ver, neste sentido, os considerandos 539 a 579 para pormenores sobre cada um destes parâmetros.
([166]) Esta estimativa é calculada do seguinte modo: a França declarou que, em 2003, a Ryanair tinha operado 288 rotações no aeroporto de La Rochelle, todas operadas com destino a Londres Stansted. Esta observação era quase definitiva em 1 de janeiro de 2003, data na qual a CCI-aeroporto assinou o contrato A com a Ryanair. Por conseguinte, um investidor ter-se-ia baseado nesta observação de tráfego histórico para estimar o número de voos anuais que podiam ser esperados a título da duração residual do contrato a executar de um mês (dezembro de 2003). Se se relacionar este número com a vigência do contrato (oito meses), tal significa que, *pro rata temporis*, o número de voos que se poderia esperar para o último mês do contrato em dezembro de 2003 elevava-se, portanto, a 288*1/8, ou seja, 36. Por prudência, a Comissão arredondou este número para 40 rotações.

— Estimativa da taxa de ocupação das aeronaves entendida como a média da taxa de ocupação observada em relação aos dois anos anteriores ao ano de assinatura do contrato de *marketing* (80 %, ou seja, a taxa também estimada pela França);

— 100 % do montante de compensação dos serviços de *marketing* previsto pelos contratos.

(590) O resultado da reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos 1-A conforme consta do Quadro 18 indica que o valor atualizado líquido do referido grupo é negativo.

(591) Conforme especificado nos considerandos 574 a 579, a Comissão considerou igualmente prudente realizar uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez da reconstituição do cenário central. Para o fazer, a Comissão, convém recordar, modificou quatro parâmetros de forma significativamente favorável ao aumento da rendibilidade dos contratos considerados: taxa de ocupação estabelecida em 85 %, aumento da margem não aeronáutica de +20 %, redução dos custos de funcionamento incrementais de -50 % e, por último, um aumento do número de rotações anuais. Para a modificação deste último parâmetro, próprio da reconstituição de cada plano de atividades, a Comissão considera para o contrato A, um cenário hipotético — não demonstrado pela França — no qual o contrato de serviços aeroportuários assinado em 1 de dezembro de 2003 refletiria a posição de negociação da CCI-aeroporto e da Ryanair em 1 de abril de 2003, refletindo simultaneamente o conhecimento do tráfego em 1 de dezembro de 2003. Nesta situação teórica, o número anual de rotações é estimado em 288, correspondendo ao número real de rotações efetuadas e que era praticamente conhecido em 1 de dezembro de 2003. Neste cenário alternativo, o valor atualizado líquido dos grupos de contratos 1-A continua a ser negativo.

(2) Contrato B

— *Reconstituição pela França do plano de atividades do contrato B*

(592) A França propôs uma reconstituição do contrato B, baseando-se nos parâmetros do contratos de serviços aeroportuários n.º 1.

(593) A Comissão salienta que além dos erros metodológicos comuns a todas as reconstituições realizadas pela França e especificados nos considerandos 539 a 579, a reconstituição dos planos de atividades para o contrato B padece de outras dificuldades metodológicas específicas:

(594) Em primeiro lugar, é duvidoso que um operador prudente tivesse assinado um contrato cujos compromissos assumidos pela Ryanair em matéria de serviços de *marketing* são ainda menos precisos do que no contrato A ([167]). Um operador prudente tem, com efeito, como único objetivo da sua atividade a rendibilidade da exploração do seu aeroporto. No entanto, um aumento do tráfego não constitui uma garantia de rendibilidade da exploração de serviços de *marketing* e um operador prudente preocupa-se em maximizar a eficácia financeira das suas despesas. Um operador prudente procuraria, portanto, maximizar a eficácia dos serviços de *marketing* adquiridos. Nestas condições, é duvidoso que um operador preocupado com a rendibilidade aceite assinar um contrato cujas modalidades não são especificadas individualmente, não são quantificadas (inexistência de número de hiperligações publicadas, nem duração de exibição das referidas hiperligações na página Internet da Ryanair, nem da frequência da sua exibição) e cuja eficácia ou a eficiência não pode ser avaliada pelo operador aeroportuário. Nenhum operador prudente aceitaria assinar um acordo relativamente ao qual não pode apreciar, mesmo que de maneira sumária, os efeitos na utilização das rotas em causa e na rendibilidade da transação considerada.

(595) A Comissão salienta, além disso, que a reconstituição realizada pela França padece de outro erro metodológico específico. Com efeito, a França teve em conta uma duração de três anos completos com 340 rotações por ano, quando o contrato tem apenas uma duração de dois anos e quatro meses, o que tem impacto no número de rotações e no montante da compensação de *marketing* utilizados.

(596) Por conseguinte, a Comissão considera que à luz dos elementos expostas *supra*, a reconstituição do plano de atividades do contrato B conforme facultada pela França não pode ser utilizada.

([167]) O único compromisso assumido pela Ryanair em matéria de promoção de La Rochelle é enunciado no contrato A desta forma: «*A Ryanair disponibiliza hiperligações para sítios Web relacionados com o turismo de acordo com o destino (que não os sítios Web que contenham uma instalação de reserva em linha direta para o aluguer de automóveis ou qualquer outro serviço prestado em linha diretamente pela Ryanair), a fim de facilitar a promoção através da Internet de serviços para os utilizadores da página Internet da Ryanair www.ryanair.com*» (tradução livre do texto redigido em inglês: «*Ryanair shall make available web links to tourism websites in keeping with the destination (other than sites incorporating a direct on-line booking facility for accomodation car rental or any other service provided online directly by Ryanair) in order to facilitate the internet-based promotion of the Services to users of the Ryanair website* www.ryanair.com.»

— *Reconstituição pela Comissão do plano de atividades do contrato B*

(597) A Comissão procedeu à reconstituição do plano de atividades do contrato B. Para o fazer, a Comissão utilizou, além dos parâmetros corrigidos aplicáveis a todos os contratos ([168]), os seguintes parâmetros específicos:

— Capacidade unitária da aeronave de 148 passageiros (como proposto pela França);

— Número de rotações incrementais: 199 rotações anuais para o primeiro ano do contrato (que é, convém recordar, assinado em 3 de junho de 2004), 340 rotações anuais para o segundo ano do contrato B, 123 para o último ano do contrato B (que termina em 30 de abril de 2006);

— Estimativa da taxa de ocupação das aeronaves entendida como a média da taxa de ocupação observada para os dois anos anteriores ao ano de assinatura do contrato de *marketing* (80 %, ou seja, a taxa também estimada pela França, sem que, porém, se justifique);

— 100 % do montante de compensação dos serviços de *marketing* que figura nos contratos.

(598) O resultado da reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos B conforme consta do Quadro 18 indica que o valor atualizado líquido do referido grupo é negativo.

(599) Conforme especificado na secção 7.2.1.5(b)(5), a Comissão considerou igualmente prudente realizar uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez da reconstituição do cenário central. Para o fazer, a Comissão, convém recordar, modificou quatro parâmetros de forma não diligente e imprudente, mas significativamente favorável ao aumento da rendibilidade dos contratos considerados: taxa de ocupação estabelecida em 85 %, aumento da margem não aeronáutica de +20 %, redução dos custos de funcionamento incrementais de -50 % e, por último, um aumento do número de rotações anuais. Para a modificação deste último parâmetro, próprio da reconstituição de cada plano de atividades, a Comissão considera para o contrato B, um cenário hipotético — não demonstrado pela França — no qual o contrato de serviços de *marketing* assinado em 3 de junho de 2004 refletiria a posição de negociação da CCI-aeroporto e da Ryanair em 1 de janeiro de 2004, refletindo simultaneamente o conhecimento do tráfego em 3 de junho de 2004. Nesta situação teórica, o suposto número de rotações anual é estimado em 340. Neste cenário alternativo, o valor atualizado líquido do contrato B continua a ser negativo.

(1) Grupo de contratos 2-3-C-D

— *Reconstituição pela França do plano de atividades dos contratos C e D*

(600) A França propôs uma reconstituição separada dos contratos C e D, com base nos parâmetros económicos dos contratos de serviços aeroportuários n.os 2 e 3, respetivamente. No entanto, conforme estabelecido nos considerandos 468 e 469, o grupo de contratos 2-3-C-D constitui, na realidade, uma única medida. A Comissão salienta, aliás, que além dos erros metodológicos comuns a todas as reconstituições realizadas pela França e especificados na secção 7.2.1.5(b), a reconstituição dos planos de atividades para cada um dos contratos C e D padece de uma outra dificuldade metodológica específica: a França utilizou uma taxa de ocupação de 80 % para o contrato C e D, que não tem por base qualquer justificação económica fundamentada. Ora, um investidor prudente procuraria definir um método para estimar as premissas de tráfego futuro. A França estimou o número de rotações em 340 por ano para o contrato C e 156 por ano para o contrato D para os anos 2007 e 2008, mas, embora tenha ajustado *prorata temporis* este número para 104 para o ano 2006, não previu nenhuma rotação para 2009, ao passo que o contrato D prevê que a Ryanair assegura voos até à sua caducidade em 30 de abril de 2009 (ver considerando 92). Por conseguinte, a Comissão considera que à luz dos elementos expostas *supra*, a reconstituição do plano de atividades dos contratos C e D conforme facultada pela França não pode ser utilizada.

— *Reconstituição pela Comissão do plano de atividades do grupo de contratos 2-3-C-D*

(601) A Comissão procedeu à reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos 2-3-C-D. Para o fazer, a Comissão utilizou, além dos parâmetros corrigidos aplicáveis a todos os contratos, os seguintes parâmetros específicos:

([168]) Ver, neste sentido, os considerandos a secção 7.2.1.5(b), para pormenores sobre cada um destes parâmetros.

— 100 % do montante de compensação dos serviços de *marketing* previsto pelos contratos;

— Estimativa da taxa de ocupação das aeronaves entendida como a média das taxas de ocupação observadas para os dois anos anteriores ao ano de assinatura do grupo de contratos (78 % face a 80 %, estimados pela França);

— 340 rotações por ano para o contrato C e 160 por ano para o contrato D, conforme previsto nos contratos (95 000 passageiros para o contrato C e 45 000 passageiros para o contrato D).

(602) O resultado da reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos 2-3-C-D conforme consta do Quadro 18 indica que o valor atualizado líquido do referido grupo é negativo. Para os devidos efeitos, a Comissão procurou igualmente calcular o valor atualizado líquido individual dos contratos 2-C e 3-D utilizando os mesmos parâmetros modificados que foram aplicados ao grupo de contratos 2-3-C-D no cenário central, e o mesmo revela ser igualmente negativo.

(603) À semelhança do grupo de contratos 1-A, a Comissão considerou igualmente prudente realizar uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez da reconstituição do cenário central. Para o fazer, a Comissão duplicou as alterações de parâmetros aplicados ao grupo de contratos 1-A, excetuando o aumento do número de rotações anuais. Para este último parâmetro, próprio da reconstituição de cada plano de atividades, a análise de sensibilidade mantém um número de rotação de 340 por ano para o contrato C e de 160 por ano para o contrato D, tal como no cenário central. Neste cenário alternativo, o valor atualizado líquido do grupo de contratos 2-3-C-D, bem como dos contratos 2-C e 3-D, continua a ser negativo.

(1) Contrato E

— *Reconstituição pela França do plano de atividades do contrato E*

(604) A França propôs uma reconstituição do plano de atividades do contrato E com base no contrato de serviços aeroportuários n.º 4 e considerou que este contrato podia induzir um aumento do número de rotações anuais incrementais (50). No entanto, a França não justificou este número.

(605) A Comissão recorda que o contrato E altera o contrato D reduzindo para o ano de 2007 a duração da presença da hiperligação designada pela CCI-aeroporto na página Internet irlandesa da Ryanair de 212 para 45 dias e o preço do serviço de *marketing* de [...] EUR para [...] EUR. A Comissão salienta que aquando dos exercícios de 2006 e 2007, a média de passageiros efetivamente observados na rota com destino a Dublim não tinha atingido os 45 000 passageiros, mas cerca de 20 000 passageiros por ano (por ocasião da assinatura do contrato E em junho de 2007, as previsões de tráfego de 2007 eram fáceis de avaliar na medida em que as companhias aéreas antecipam os seus planos de voo por época IATA — abril a outubro e novembro a março). A Comissão observa que, as partes pretenderam claramente reduzir o custo dos serviços de *marketing* para ter em conta o volume de tráfego verificado, amplamente inferior ao tráfego previsto pelo contrato D. Por conseguinte, um operador prudente teria tido em conta um tráfego esperado de cerca de 20 000 passageiros por ano conforme observado no período passado com o mesmo contrato, não obstante o compromisso contratual da Ryanair de atingir um volume de 45 000 passageiros por ano. Em especial, o contrato não prevê qualquer penalização em caso de incumprimento dos objetivos de tráfego por parte da Ryanair. A única consequência do incumprimento dos objetivos de tráfego foi a renegociação do contrato D (com uma redução do montante da prestação de serviços de *marketing* de […] EUR para os meses de junho a setembro, conforme indicado no considerando 94 e a assinatura do contrato E para refletir o novo equilíbrio do tráfego em torno de 20 000 passageiros ([169]).

(606) Por conseguinte, a Comissão considera que à luz dos elementos expostas *supra*, a reconstituição do plano de atividades do contrato E conforme facultada pela França não pode ser utilizada.

— *Reconstituição pela Comissão do plano de atividades do contrato E*

(607) A Comissão procedeu à reconstituição do plano de atividades do contrato E. Para o fazer, a Comissão utilizou, além dos parâmetros corrigidos aplicáveis a todos os contratos, um parâmetro específico, nomeadamente um volume de tráfego igual à média dos observados durante os anos 2006 e 2007, ou seja, 20 000 passageiros (ou 70 rotações com a taxa de ocupação corrigida).

([169]) É significativo que o tráfego de La Rochelle-Dublim se tenha mantido estável entre 14 000 e 20 000 passageiros por ano entre 2007 e 2011.

(608) O resultado da reconstituição do plano de atividades do contrato E conforme consta do Quadro 18 indica que o valor atualizado líquido do referido contrato é negativo.

(609) À semelhança dos outros grupos de contratos, a Comissão considerou igualmente prudente realizar uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez da reconstituição do cenário central. Para o fazer, a Comissão duplicou as alterações de parâmetros aplicados ao grupo de contratos 1-A (alterações imprudentes e que não são diligentes), excetuando o aumento do número de rotações anuais. Para a modificação deste último parâmetro, próprio da reconstituição de cada plano de atividades, a Comissão considera que, no tocante ao contrato E:

— Um volume de tráfego igual à média dos observados durante os anos 2005 e 2006, ou seja, cerca de 20 000 passageiros (ou 70 rotações com a taxa de ocupação corrigida).

(610) Neste cenário alternativo, resulta que o valor atualizado líquido do contrato E continua a ser negativo.

(1) Contrato F

— *Reconstituição pela França do plano de atividades do contrato F*

(611) A França propôs uma reconstituição do contrato F com base no contrato de serviços aeroportuários n.º 4. A Comissão salienta que além dos erros metodológicos comuns a todas as reconstituições realizadas pela França e especificados nas secções precedentes, a reconstituição dos planos de atividades para o contrato F padece de outros problemas metodológicos específicos:

— A França teve em conta uma duração de três anos completos, quando o contrato apenas dura os três meses do inverno 2007/2008;

— O montante da compensação de *marketing* para os anos 2007, 2008 e 2009 é estimado pela França em […] EUR, […] EUR e […] EUR respetivamente. Ora, nos termos do contrato, o serviço de *marketing*, ou seja, o envio de cinco menagens de correio eletrónico promocionais suplementares durante o inverno 2007/2008 aos 255 000 aos subscritores ingleses da lista de difusão da Ryanair é de um montante de apenas [...] EUR;

— A França utilizou para os anos 2007, 2008 e 2009 uma taxa de ocupação de 75 %, 76 % e 80 %, que não assenta em qualquer justificação económica fundamentada. Ora, um investidor prudente procuraria definir um método para estimar as premissas de tráfego futuro;

— A França considerou que o contrato F podia induzir um aumento do número de rotações anuais incrementais muito significativo (400). Todavia, o objeto deste contrato limita-se ao envio das cinco mensagens de correio eletrónico promocionais mencionadas acima. Por conseguinte, a Comissão considera que este contrato não pode, devido ao seu caráter mais do que limitado (quer se trate da sua vigência, do volume e da natureza dos serviços oferecidos, da ineficácia geral destes últimos conforme estabelecido no considerando 524, e do baixo montante da compensação paga à Ryanair/AMS) suscitar uma procura incremental de tal ordem que justifique o aumento de 400 rotações operadas pela Ryanair. Aliás, a França não apresentou qualquer elemento de prova que corrobore esta premissa.

(612) Por conseguinte, a Comissão considera que à luz dos elementos expostas *supra*, a reconstituição do plano de atividades do contrato F conforme facultada pela França não pode ser utilizada.

— *Reconstituição pela Comissão do plano de atividades do contrato F*

(613) A Comissão procedeu à reconstituição do plano de atividades do contrato F. Para o fazer, a Comissão utilizou como parâmetro específico, além dos parâmetros corrigidos aplicáveis a todos os contratos, a ausência de rotação adicional. Com efeito, nenhum investidor prudente esperaria um aumento do tráfego operado pela Ryanair com base nesta única adenda que é muito limitada, conforme estabelecido no considerando 611. A França não facultou qualquer outro indício, seja um compromisso concomitante formal ou informal da Ryanair de aumentar o tráfego, ou um estudo de mercado que estabeleça um nexo de causalidade entre a natureza dos serviços de *marketing* abrangido por esta adenda e o aumento esperado do tráfego.

(614) O resultado da reconstituição do plano de atividades do contrato F conforme consta do Quadro 18 indica que o valor atualizado líquido do referido contrato é negativo.

(615) À semelhança dos outros grupos de contratos, a Comissão considerou igualmente prudente realizar uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez da reconstituição do cenário central. Para o fazer, a Comissão duplicou as alterações de parâmetros aplicados ao grupo de contratos 1-A, excetuando o aumento do número de rotações anuais. Para a modificação deste último parâmetro, próprio da reconstituição de cada plano de atividades, a Comissão considera que:

— no cenário alternativo, um operador poderia muito hipoteticamente ter esperado um tráfego proporcional ao montante da contribuição de *marketing* com base no tráfego previsto pelo contrato inicial C. Dito de outro modo, se no contrato C, um montante de serviços de *marketing* de [...] EUR correspondia a um compromisso de tráfego de 95 000 passageiros, então um montante de serviços de *marketing* de [...] EUR (conforme previsto pelo contrato F) poderia ter levado o referido operador a esperar um tráfego 95 000*(50 000/578 000)=8 213 passageiros, ou seja, cerca de 30 rotações ([170]).

(616) No cenário alternativo, resulta da reconstituição do plano de atividades que o valor atualizado líquido do contrato F continua a ser negativo.

(1) Grupo de contratos G-H-I-J

— *Reconstituição pela França do plano de atividades do contrato G-H-I-J*

(617) A França propôs uma reconstituição dos contratos G, H, I e J com base nos contratos de serviços aeroportuários n.os 4 e 5. A França estimou o número de rotações em 200 por ano para o contrato G, 35 por ano para o primeiro ano e depois 60 por ano para o contrato H, 70 por ano para o contrato I e 35 por ano para o primeiro ano e depois 60 por ano para o contrato J. Contudo, conforme estabelecido nos considerandos 472 e 473, o grupo de contratos G, H, I e J na realidade constitui uma única medida. Por outro lado, a Comissão salienta, que além dos erros metodológicos comuns a todas as reconstituições realizadas pela França e especificados nas secções precedentes, a reconstituição dos planos de atividades para cada um dos contratos G, H, I e J, padece de outros problemas metodológicos específicos:

— a França utilizou uma taxa de ocupação de 75 a 80 % para o contrato G e de 85 % para os contratos H, I e J, que não tem por base qualquer justificação económica fundamentada. Ora, um investidor prudente procuraria definir um método para estimar as premissas de tráfego futuro;

— no que concerne o contrato J, a França considerou que o mesmo podia induzir um aumento do número de rotações anuais incrementais (35 em 2009, 60 em 2010 e 60 em 2011). No entanto, conforme descrito nos considerandos 472 e 473, o contrato J deve ser apreciado conjuntamente com os contratos G, H e I;

— mesmo que se considere que o contrato J é dissociável dos outros contratos G, H e I, o que não é verdade, a Comissão salienta que o contrato J não poderia ter feito o objeto da reconstituição proposta pela França. Enquanto adenda ao contrato H assinado no mesmo dia, o seu objeto restringe-se à publicação na página Internet belga da Ryanair da hiperligação comercial designada pela CCI-aeroporto durante um período de dez dias suplementares, mediante um pagamento de [...] EUR. A título de comparação, o contrato H assinado no mesmo dia que, o contrato J vem completar, prevê o mesmo serviço na página Internet neerlandesa/belga da Ryanair durante um período de 95 dias no primeiro ano e 160 dias em cada um dos dois anos seguintes, mediante o pagamento de [...] EUR no primeiro ano e de [...] EUR anualmente nos dois anos seguintes. A França considera que o contrato H induz um número de rotações incrementais que ascendem a 35 em 2009, 60 em 2010 e 60 em 2011. Por conseguinte, por um serviço de natureza equivalente e com uma duração 10 a 16 vezes inferior, a França considerou que o contrato J induzia um número de rotações incrementais igual ao do contrato H.

  Consequentemente, a Comissão considera que a estimativa de tráfego do contrato J conforme reconstituída pela França é manifestamente irrealista e que este contrato não pode dar origem a uma procura incremental de tal ordem que justifique o aumento proposto pela França. Aliás, esta última não apresentou qualquer elemento de prova que corrobore esta premissa.

([170]) Utilizando a taxa de ocupação de 85 % já justificada no considerando 576. Número de rotações arredondado à dezena superior.

(618) Por conseguinte, a Comissão considera que à luz dos elementos expostas *supra*, a reconstituição do plano de atividades dos contratos G, H, I e J conforme facultada pela França não pode ser utilizada.

— *Reconstituição pela Comissão do plano de atividades do grupo de contratos G-H-I-J*

(619) A Comissão procedeu à reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos G, H, I e J. Para o fazer, a Comissão utilizou, além dos parâmetros corrigidos aplicáveis a todos os contratos, os seguintes parâmetros específicos:

— 100 % do montante dos serviços de *marketing* previsto pelos contratos;

— estimativa da taxa de ocupação das aeronaves entendida como a média da taxa de ocupação observada para os dois anos anteriores ao ano de assinatura do contrato de *marketing* (72 %);

— Número de rotações: 200 por ano completo para o contrato G, 40 por ano completo no primeiro ano 2009 e depois 60 por ano completo para os contratos H e J ([171]), 70 por ano completo para o contrato I;

— uma vez que os contratos foram assinados em 17 de setembro de 2009, as rotações visadas no ponto anterior foram adaptadas *prorata temporis* para o ano 2009.

(620) O resultado da reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos G-H-I-J conforme consta do Quadro 18 indica que o valor atualizado líquido do referido grupo é negativo. Para os devidos efeitos, a Comissão procurou igualmente calcular o valor atualizado líquido individual dos contratos G, H e J, e I utilizando os mesmos parâmetros modificados que foram aplicados ao grupo de contratos G-H-I-J neste cenário central, e o mesmo revela ser igualmente negativo.

(621) À semelhança do grupo de contratos 1-A, a Comissão considerou igualmente prudente realizar uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez da reconstituição do cenário central. Para o fazer, a Comissão duplicou as alterações de parâmetros aplicados ao grupo de contratos 1-A, excetuando o aumento do número de rotações anuais. Para a modificação deste último parâmetro, próprio da reconstituição de cada plano de atividades, a Comissão parte da premissa de que para os contratos G, H, e I o número de rotações seria similar ao número de rotações estimado no considerando 617, terceiro travessão, sem que seja aplicada uma correção *prorata temporis* relacionada com a assinatura tardia do contrato como no cenário central (dito de outro modo, mesmo que o contrato seja assinado de forma retroativa, o número de rotações corresponde ao ano completo), ou seja, 200 por ano completo para o contrato G, 40 por ano completo para o primeiro ano 2009 e depois 60 por ano completo para o contrato H e 70 por ano completo para o contrato I.

(622) Em relação ao contrato J, no cenário alternativo, um operador poderia muito hipoteticamente ter esperado um tráfego proporcional ao montante das contribuições de *marketing* com base no tráfego previsto para os contratos G, H e I. Dito de outro modo, se nos contratos G, H e I um montante de serviços de *marketing* de […] EUR correspondia a um compromisso de tráfego de 79 000 passageiros, então um montante de serviços de *marketing* de [...] EUR (conforme previsto pelo contrato J) poderia ter levado o referido operador a esperar um número de rotações correspondente a um tráfego de 79 000*([…]/[…])=2 983 passageiros, ou seja, cerca de dez rotações por ano ([172]). Neste cenário alternativo, um operador poderia ter previsto 320 rotações para o ano 2009, 340 para o ano 2010 e 340 para o ano 2011 para o grupo de contratos G-H-I-J.

(623) Neste cenário alternativo, o valor atualizado líquido dos grupos de contratos G-H-I-J, bem como dos contratos G, H, I e J, continua a ser negativo.

(1) Grupo de contratos 6-K

— *Reconstituição pela França do plano de atividades do contrato K*

([171]) Ver os considerandos 99 a 101 sobre as características destes dois contratos que os tornam indissociáveis.

([172]) Utilizando a taxa de ocupação de 85 % já justificada no considerando 576. Número de rotações arredondado à dezena superior.

(624) A França propôs uma reconstituição do grupo de contratos 6-K. A França estimou o número de rotações em 370 em 2010, depois 400 por ano em 2011 e 2012. A Comissão salienta que, além dos erros metodológicos comuns a todas as reconstituições realizadas pela França e especificados nas secções precedentes, a reconstituição dos planos de atividades para o grupo de contratos 6-K padece de outros problemas metodológicos específicos:

— o montante anual dos serviços de *marketing* utilizado na reconstituição para os anos 2010, 2011 e 2012 ascende a [...] EUR. Ora, nos termos do contrato K, o montante dos serviços de *marketing* é de [...] EUR;

— a França utilizou para os anos 2010, 2011 e 2012 uma taxa de ocupação de 80 %, 80 % e 85 %, respetivamente, que não assenta em qualquer justificação económica fundamentada. Ora, um investidor prudente procuraria definir um método para estimar as premissas de tráfego futuro.

(625) Por conseguinte, a Comissão considera que à luz dos elementos expostas *supra*, a reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos 6-K conforme facultada pela França não pode ser utilizada.

— *Reconstituição pela Comissão do plano de atividades do grupo de contratos 6-K*

(626) A Comissão procedeu à reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos 6-K. Para o fazer, a Comissão utilizou, além dos parâmetros corrigidos aplicáveis a todos os contratos, os seguintes parâmetros específicos:

— 100 % do montante dos serviços de *marketing* previsto pelos contratos;

— estimativa da taxa de ocupação das aeronaves entendida como a média das taxas de ocupação observadas para os dois anos anteriores ao ano de assinatura do grupo de contratos de 6-K (75 %);

— um número de rotações anuais de 370. O contratos de serviços aeroportuários n.º 6 inclui um compromisso da Ryanair de operar rotas para London Stansted (53 000 passageiros por ano), Dublim (17 000 passageiros por ano), Charleroi (17 000 passageiros por ano) e Oslo Rygge (17 000) passageiros por ano. Tal corresponde a cerca de 370 rotações com uma taxa de ocupação de 75 %.

(627) O resultado da reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos 6-K conforme consta do Quadro 18 indica que o valor atualizado líquido do referido grupo é negativo.

(628) À semelhança dos outros grupos de contratos, a Comissão considerou igualmente prudente realizar uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez da reconstituição do cenário central. Para o fazer, a Comissão duplicou as alterações de parâmetros aplicados ao grupo de contratos 1-A-B, excetuando o aumento do número de rotações anuais. Para a modificação deste parâmetro, próprio da reconstituição de cada plano de atividades, a Comissão teve em conta as premissas apresentadas pela França, ou seja, 370 rotações em 2010 e depois 400 rotações por ano em 2011 e 2012. Neste cenário alternativo, resulta que o valor atualizado líquido do grupo de contratos 6-K reconstituído desta forma continua a ser negativo.

(1) Contrato L

— *Reconstituição pela França do plano de atividades do contrato L*

(629) A França propôs uma reconstituição do contrato L com base no contrato de serviços aeroportuários n.º 6. A França estimou o número de rotações em 40 por ano. A Comissão salienta que, além dos erros metodológicos comuns a todas as reconstituições realizadas pela França e especificados nas secções precedentes, a reconstituição dos planos de atividades para o contrato L padece de outros problemas metodológicos específicos:

— a França teve em conta uma duração de três anos completos, sendo que o serviço de *marketing* apenas deve ser prestado durante 70 dias, ou seja, menos de três meses;

— o montante do serviço de *marketing* para os anos 2010, 2011 e 2012 é estimado pela França em e […] EUR anualmente. Ora, nos termos do contrato, o serviço de *marketing* é único, porquanto nenhuma disposição indica ou sugere a sua repetição anual;

— a França utilizou para os anos 2010, 2011 e 2012 uma taxa de ocupação de 75 %, 77 % e 80 %, respetivamente, que não assenta em qualquer justificação económica fundamentada. Ora, um investidor prudente procuraria definir um método para estimar as premissas de tráfego futuro;

— a França considerou que o contrato F podia induzir um aumento significativo do número de rotações anuais incrementais (40 anualmente, ou seja, 120 durante o período 2010-2012). Contudo, o objeto do contrato limita-se à publicação somente de uma hiperligação para uma página Internet designada pela CCI-aeroporto durante um curto período (70 dias). Por conseguinte, a Comissão considera que este contrato não pode, devido ao seu caráter mais do que limitado (quer se trate da sua vigência, do volume e da natureza dos serviços oferecidos, da ineficácia geral destes últimos conforme estabelecido no considerando 524, e do baixo montante da compensação paga à Ryanair/AMS) suscitar uma procura incremental de tal ordem que justifique o aumento de 120 rotações operadas pela Ryanair. Aliás, a França não apresentou qualquer elemento de prova que corrobore esta premissa.

(630) Por conseguinte, a Comissão considera que à luz dos elementos expostas *supra*, a reconstituição do plano de atividades do contrato L conforme facultada pela França não pode ser utilizada.

— *Reconstituição pela Comissão do plano de atividades do contrato L*

(631) A Comissão procedeu à reconstituição do plano de atividades do contrato L. Para o fazer, a Comissão utilizou como parâmetros específicos, além dos parâmetros corrigidos aplicáveis a todos os contratos, os que a seguir se expõem: ausência de rotação adicional e ausência de melhoria da taxa de utilização da aeronave. Com efeito, nenhum investidor prudente esperaria um aumento do tráfego operado pela Ryanair com base nesta única adenda que é muito limitada, conforme estabelecido no considerando 110. A França não facultou qualquer outro indício, seja um compromisso concomitante formal ou informal da Ryanair de aumentar o tráfego, ou um estudo de mercado que estabeleça um nexo de causalidade entre a natureza dos serviços de *marketing* abrangido por esta adenda e o aumento esperado do tráfego. O contrato de serviços de *marketing* L não inclui qualquer compromisso de tráfego por parte da Ryanair.

(632) O resultado da reconstituição do plano de atividades do contrato L conforme consta do Quadro 18 indica que o valor atualizado líquido do referido contrato é negativo.

(633) À semelhança dos outros grupos de contratos, a Comissão considerou igualmente prudente realizar uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez da reconstituição do cenário central. Para o fazer, a Comissão duplicou as alterações de parâmetros aplicados ao grupo de contratos 1-A, excetuando o aumento do número de rotações anuais. Para a modificação deste último parâmetro, próprio da reconstituição de cada plano de atividades, a Comissão considera que, no tocante ao contrato L:

— no cenário alterativo, um operador poderia muito hipoteticamente ter esperado um tráfego proporcional ao montante da contribuição paga à Ryanair/AMS pelos serviços de *marketing* com base no tráfego previsto pelo contrato inicial 6-K. Dito de outro modo, se no contrato 6-K, um montante de serviços de *marketing* de [...] EUR correspondia a um compromisso de tráfego de 104 000 passageiros, então um montante de serviços de *marketing* de [...] EUR (conforme previsto pelo contrato L) poderia ter levado o referido operador a esperar um número de rotações correspondente a um tráfego de 104 000*([…]/[…]), ou seja, cerca de 20 rotações ([173]);

— neste cenário alternativo, o valor atualizado líquido do contrato F reconstituído desta forma continua a ser negativo.

([173]) Utilizando a taxa de ocupação de 85 % já justificada no considerando 576. Número de rotações arredondado à dezena superior.

(1) Grupo de contratos 7-M

— *Reconstituição pela França do plano de atividades do contrato M*

(634) A França propôs uma reconstituição do plano de atividades do contrato M com base no contrato de serviços aeroportuários n.º 7. A França estimou o número de rotações em 70 em 2011, 80 em 2012 e 85 em 2013. A Comissão salienta que, além dos erros metodológicos comuns a todas as reconstituições realizadas pela França e especificados nas secções precedentes, a reconstituição dos planos de atividades para o contrato M padece de outras dificuldades metodológicas específicas:

— a França utilizou uma taxa de ocupação de 85 % para os três anos da reconstituição do contrato M, que não tem por base qualquer justificação económica fundamentada. Ora, um investidor prudente procuraria definir um método para estimar as premissas de tráfego futuro;

— a França estimou que o número de rotações incrementais ascendia a 70, 80 e 85, respetivamente, para os três anos civis abrangidos pelo contrato (2011, 2012 e 2013), ou seja, 235 rotações no total. No entanto, o objeto do contrato limita-se à presença na página Internet portuguesa da Ryanair de uma hiperligação para a página Internet designada pela CCI-aeroporto durante 365 dias por ano, e a promoção de La Rochelle como destino emblemático na página Internet portuguesa da Ryanair durante quatro semanas por ano (por um montante anual de [...] EUR). A Comissão salienta, além disso, que os serviços previstos neste contrato são apenas para uma duração de dois anos e, por conseguinte, um investidor prudente e diligente não teria elaborado um plano de atividades que incluísse um terceiro ano. Por último, a Comissão considera que este contrato não pode, devido ao seu caráter mais do que limitado (quer se trate da sua vigência, do volume e da natureza dos serviços oferecidos, da ineficácia geral destes últimos conforme estabelecido no considerando 524, e do baixo montante da compensação paga à Ryanair/AMS) suscitar uma procura incremental de tal ordem que justifique o aumento de rotações operadas pela Ryanair. Aliás, a França não apresentou qualquer elemento de prova que corrobore esta premissa.

(635) Por conseguinte, a Comissão considera que à luz dos elementos expostas *supra*, a reconstituição do plano de atividades do contrato M conforme facultada pela França não pode ser utilizada.

— *Reconstituição pela Comissão do plano de atividades do grupo de contratos 7-M*

(636) A Comissão procedeu à reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos 7-M. Para o fazer, a Comissão utilizou, além dos parâmetros corrigidos aplicáveis a todos os contratos, os seguintes parâmetros específicos:

— estimativa da taxa de ocupação das aeronaves entendida como a média das taxas de ocupação observadas para os dois anos anteriores ao ano de assinatura do grupo de contratos (76 %);

— estimativa do número de rotações incrementais em 60. Com base na taxa de ocupação estimada no primeiro travessão, e na capacidade nominal do tipo de aeronave utilizado pela Ryanair (189 lugares para um Boeing 737-800), a Comissão calculou que o número de rotações correspondente ao compromisso da Ryanair de transportar 17 000 passageiros nos termos do contrato n.º 7 ascendia a 60.

(637) O resultado da reconstituição do plano de atividades do grupo de contratos 7-M conforme consta do Quadro 18 indica que o valor atualizado líquido do referido grupo é negativo. Para os devidos efeitos, a Comissão procurou igualmente calcular o valor atualizado líquido do grupo de contratos 7-M-N (assinados em simultâneo) utilizando os mesmos parâmetros modificados que foram aplicados ao grupo de contratos 7-M no cenário central, e o mesmo revela ser igualmente negativo.

(638) À semelhança do grupo de contratos 1-A, a Comissão considerou igualmente prudente realizar uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez da reconstituição do cenário central. Para o fazer, a Comissão duplicou as alterações de parâmetros aplicados ao grupo de contratos 1-A, excetuando o aumento do número de rotações anuais. Para a modificação deste último parâmetro, próprio da reconstituição de cada plano de atividades, a Comissão considera na sua análise de sensibilidade que um operador não poderia ter esperado, à semelhança daquilo que a França propôs, um número de 70 e 80 rotações anuais para os dois anos do contrato M (face a 60 e 60 no cenário central). Neste cenário alternativo valor atualizado líquido do grupo de contratos 7-M continua a ser negativo ([174]).

([174]) Para os devidos efeitos, a Comissão apreciou igualmente o valor atualizado líquido de um hipotético grupo de contratos 7-M-N, a fim de antecipar qualquer dúvida muito hipotética sobre a pertinência de incluir o contrato N no grupo de contratos 7-M (uma tal dúvida afigurava-se altamente improvável tendo em conta as justificações que a Comissão desenvolveu amplamente nos considerandos 477 a 480 para distinguir o grupo de contratos 7-M e N). Conclui-se que uma reconstituição do grupo de contratos 7-M-N teria conduzido a um valor atualizado líquido negativo de -371 mil EUR no cenário central e a um valor atualizado líquido negativo de -145 mil EUR no cenário alternativo.

(1) Contrato N

— *Reconstituição pela França do plano de atividades do contrato N*

(639) A França propôs uma reconstituição do plano de atividades do contrato N com base no contrato de serviços aeroportuários n.º 6. A Comissão salienta que. além dos erros metodológicos comuns a todas as reconstituições realizadas pela França e especificados nas secções precedentes, a reconstituição do planos de atividades para o contrato N padece de outros problemas metodológicos específicos:

— o contrato N trata-se de uma adenda ao contrato K e visa viajantes suplementares (aos visados pelo contrato K) provenientes de Oslo (Rygge). Prevê a presença na página Internet norueguesa da Ryanair de uma hiperligação para uma página Internet designada pela CCI-aeroporto durante seis semanas por ano no primeiro ano (três semanas no segundo ano), e a presença de uma faixa promocional de La Rochelle na página Internet da Ryanair durante quatro meses por ano (três meses no segundo ano), cujo valor é de apenas […] EUR no primeiro ano e […] EUR no segundo ano, ou seja, […] EUR para a vigência total do contrato. O contrato N não prevê, no entanto, um compromisso de tráfego adicional;

— a França utilizou para os anos 2011 e 2012 uma taxa de ocupação de 80 % e 82 %, que não assenta em qualquer justificação económica fundamentada. Ora, um investidor prudente procuraria definir um método para estimar as premissas de tráfego futuro;

— a França considerou que o contrato N podia induzir um aumento muito significativo do número de rotações anuais incrementais (400), ou seja, 800 para a vigência total do contrato. No entanto, o objeto deste contrato é mais do que limitado: os serviços que acabam de ser descritos são limitados em duração, em volume (exibição limitada de uma única hiperligação e de uma única faixa na página Internet muito densa da Ryanair de cuja eficácia geral a Comissão duvida conforme estabelecido no considerando 524) e em montante pago à Ryanair/AMS. Por conseguinte, a Comissão tem dúvidas de que este contrato possa suscitar uma procura incremental de tal ordem que justifique o aumento de 800 rotações operadas pela Ryanair. Aliás, a França não apresentou qualquer elemento de prova que corrobore esta premissa.

(640) Por conseguinte, a Comissão considera que à luz dos elementos expostas *supra*, a reconstituição do plano de atividades do contrato N conforme facultada pela França não pode ser utilizada.

— *Reconstituição pela Comissão do plano de atividades do contrato N*

(641) A Comissão procedeu à reconstituição do plano de atividades do contrato N. Para o fazer, a Comissão utilizou como parâmetro específico, além dos parâmetros corrigidos aplicáveis a todos os contratos:

— a ausência de rotação adicional. Com efeito, nenhum investidor prudente esperaria um aumento do tráfego operado pela Ryanair com base nesta única adenda que não prevê nenhum compromisso da Ryanair de aumentar o número de rotações. Esta posição é corroborada pelo facto de que a CCI-aeroporto apenas tinha pagado serviços de *marketing* para esta rota (a título do contrato K) com base em compromissos concomitantes de tráfego assumidos pela Ryanair para o contrato n.º 6. A França não facultou, no entanto, qualquer outro indício, seja um compromisso concomitante formal ou informal da Ryanair de aumentar o tráfego inicial por ocasião da assinatura do contrato N, ou um estudo de mercado que estabeleça um nexo de causalidade entre a natureza dos serviços de *marketing* abrangido por esta adenda e o aumento esperado do tráfego. O contrato de serviços de *marketing* N não inclui qualquer compromisso de tráfego por parte da Ryanair;

— o resultado da reconstituição do plano de atividades do contrato N conforme consta do Quadro 18 indica que o valor atualizado líquido do referido contrato é negativo;

— à semelhança dos outros grupos de contratos, a Comissão considerou igualmente prudente realizar uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez da reconstituição do cenário central. Para o fazer, a Comissão duplicou as alterações de parâmetros aplicados ao grupo de contratos 1-A, excetuando o aumento do número de rotações anuais. Para a modificação deste último parâmetro, próprio da reconstituição de cada plano de atividades, a Comissão considera que no cenário alternativo, um operador podia muito hipoteticamente esperar um tráfego proporcional ao montante da contribuição de *marketing* com base no tráfego previsto para o contrato inicial K. Dito de outro modo, se no contrato K, um montante de serviços de *marketing* de [...] EUR correspondia a um compromisso de tráfego de 17 000 passageiros, um montante de compensação de *marketing*

de [...] EUR para o primeiro ano ([...] EUR para o segundo ano), conforme previsto pelo contrato F, levaria a esperar um número de passageiros correspondente a um tráfego de 17 000* ([…]/[…]) ([175]), ou seja, cerca de 30 rotações ([176]) para o primeiro ano (20 rotações no segundo ano aplicando a mesma fórmula).

(642) Neste cenário alternativo, o valor atualizado líquido do contrato N continua a ser negativo.

(1) Contratos n.os 4 e 5

(643) Os contratos n.os 4 e 5 constituem contratos de serviços aeroportuários isolados, dado que não estão associados a contratos de serviços de *marketing*. Estes contratos não preveem uma remuneração a favor da Ryanair/AMS.

(644) Conforme indicado no considerando 70, os níveis das taxas aeronáuticas que figuram nos contratos de serviços aeroportuários com a Ryanair (dos quais os contratos n.os 4 e 5) correspondem aos preços aplicáveis a todas as companhias aéreas de acordo com a grelha tarifária conforme aprovada pela Cocoeco. Por conseguinte, estes contratos não podem conferir uma vantagem seletiva à Ryanair/AMS.

a) Análise do contrato celebrado em 4 de julho de 2008 com a Jet2.

— *Abordagem metodológica*

(645) Conforme estabelecido nos considerandos 117 e 119, o contrato celebrado entre a CCI e a Jet2 inclui, simultaneamente, cláusulas relativas às taxas aeroportuárias e cláusulas relativas ao preço dos serviços de *marketing*. Os elementos metodológicos expostos para os contratos celebrados entre a CCI e a Ryanair são, portanto, igualmente aplicáveis à análise de rendibilidade do contrato celebrado pela CCI com a Jet2, excetuando os elementos especificados nos considerandos 646 a 653.

(646) No que diz respeito às receitas não aeronáuticas, contrariamente aos contratos celebrados com a Ryanair e a AMS, a CCI-aeroporto não baseia a sua reconstituição numa receita incremental assente na receita média por passageiros verificados, mas em comissões por passageiro que ascendem a:

— 0,57 EUR para as empresas de aluguer de automóveis

— 0,47 EUR para o combustível

— 0,97 EUR para o estacionamento

— 0,10 EUR para as lojas a partir de 2009

— ou seja, tendo em conta a inflação, uma receita incremental unitária de 2,01 EUR no primeiro ano, 2,14 EUR no segundo ano e 2,17 EUR no terceiro ano.

(647) No que concerne os custos de funcionamento, a França facultou uma estimativa calculada como a soma dos encargos com pessoal e outros encargos variáveis, apresentados como montantes fixos, e à qual é aplicada uma inflação aparente de 2 % no último ano do contrato. A França não facultou qualquer justificação para estes custos. A Comissão salienta que o custo médio por passageiro calculado com base nos dados fornecidos pela França cifra-se em 0,37-0,38 EUR durante os três anos, ou seja, ligeiramente superior à taxa utilizada para os contratos celebrados com a Ryanair e a AMS. A Comissão considera que à semelhança do custo utilizado pela França para as reconstituições destes últimos (ou seja, 0,27 EUR), o custo incremental utilizado para o contrato celebrado com a Jet2 é manifestamente subestimado em larga medida (ver a este respeito os considerandos 571 a 573).

— *Reconstituição pela França do plano de atividades do contrato de 4 de julho de 2008*

(648) A França propôs uma reconstituição do plano de atividades do contrato de 4 de julho de 2008. A Comissão salienta que, além dos erros metodológicos comuns a todas as reconstituições realizadas pela França relativas aos contratos da Ryanair e da AMS (e replicados para o contrato com a Jet2) e especificados no considerando 582, a reconstituição do plano de atividades para o contrato de 4 de julho de 2008 padece de outros problemas metodológicos específicos:

([175]) Este montante é determinado como a quota-parte do tráfego previsto para Oslo Rygge em função do tráfego total previsto pelo contrato n.º 6, afetada ao montante do serviço de *marketing* previsto anualmente para o contrato K (986 200 EUR).

([176]) Utilizando a taxa de ocupação de 85 % já justificada no considerando 576. Número de rotações arredondado à dezena superior.

— a França considerou que o objetivo de tráfego utilizado na reconstituição para os anos 2008, 2009 e 2010 cifrava-se, respetivamente, em 7 874, 12 189 e 12 361 passageiros. O montante anual correspondente a serviços de *marketing* podia ser estimado em […] EUR, […] EUR e […] EUR. Ora, o contrato com a Jet2 apenas previa um compromisso de 2 000 passageiros por rota aberta por época (Edimburgo e Leeds) apenas para o primeiro ano, ou seja, 4 000 passageiros, e não 7 874 como proposto pela França. No que se refere ao segundo e terceiro anos, o contrato não previa nenhum compromisso firme relativo ao tráfego assegurado pela Jet2 ou ao montante do serviço de *marketing* (o contrato apenas previa uma renegociação ulterior em função dos planos de voos aprovados no final). Decorre do que precede que a inclusão na reconstituição proposta pela França das previsões de tráfego e do montante dos serviços de *marketing* supracitados para o segundo e terceiro anos pressupunha que a CCI-aeroporto pôde apoiar-se em estimativas de tráfego seguras. Ora, a França não facultou qualquer documento suscetível de demonstrar que no momento da assinatura do contrato analisado, a Jet 2 tinha assumido compromissos formais ou informais de natureza a criar uma certeza por parte da CCI--aeroporto quanto aos compromissos firmes de tráfego desta companhia com partida no aeroporto de La Rochelle além do primeiro ano;

— a França utilizou para os três anos uma taxa de ocupação de 70 %, 71 % e 72 %, respetivamente, que não tem por base qualquer justificação económica fundamentada, tanto mais que o contrato condiciona o pagamento dos serviços de *marketing* no primeiro ano à taxa de ocupação sensivelmente inferior de 60 %. Ora, um investidor prudente procuraria definir um método para estimar as premissas de tráfego futuro.

(649) Por conseguinte, a Comissão considera que à luz dos elementos expostas *supra*, a reconstituição do plano de atividades do contrato celebrado em 4 de julho de 2008 conforme facultada pela França não pode ser utilizada.

— *Reconstituição pela Comissão do plano de atividades do contrato de 4 de julho de 2008*

(650) A Comissão realizou a reconstituição do plano de atividades do contrato de 4 de julho de 2008. Para o fazer, a Comissão utilizou, além dos parâmetros corrigidos aplicáveis a todos os contratos, os seguintes parâmetros específicos:

— estimativa do tráfego de 4 000 passageiros no primeiro ano e de zero nos dois últimos anos. Com efeito, conforme indicado anteriormente, nenhum operador aeroportuário prudente esperaria de maneira judiciosa um objetivo de tráfego sem qualquer compromisso da companhia aérea, mesmo que informal. A Comissão restringiu, assim, a sua avaliação ao primeiro ano;

— estimativa da taxa de ocupação das aeronaves entendida como a média das taxas de ocupação observadas para o tráfego realizado pela Ryanair nos dois anos anteriores ao ano da assinatura do contrato de (73 %). Um operador prudente poderia ter baseado as suas estimativas na taxa de ocupação real de uma companhia que opera várias rotas a partir do aeroporto de La Rochelle. A taxa utilizada pela Comissão é, de resto, superior à proposta pela França e provavelmente superior à que um operador prudente poderia esperar para uma rota nova e uma companhia aérea nova que tem uma notoriedade mais limitada do que a da Ryanair, que estava estabelecida há já vários anos neste aeroporto;

— utilização de uma receita não aeronáutica incremental unitária igual à utilizada para a da Ryanair (2,35 EUR em 2008, 2,40 EUR em 2009 e 2,45 EUR em 2010). Esta premissa prudente não leva apenas a considerar de maneira mais lógica que todos os passageiros têm um comportamento de compra comum (independentemente da companhia aérea utilizada).

(651) O resultado da reconstituição do plano de atividades do contrato de 4 de julho de 2008 conforme consta do Quadro 19 indica que o valor atualizado líquido do referido contrato é negativo.

(652) À semelhança dos outros contratos, a Comissão considerou igualmente prudente realizar uma análise de sensibilidade com vista a testar a robustez da reconstituição do cenário central. Para o fazer, a Comissão duplicou as alterações de parâmetros aplicados ao grupo de contratos 1-A assinados com a Ryanair, excetuando os parâmetros seguintes:

— no que se refere ao número de rotações anuais, um operador poderia muito hipoteticamente esperar que a Jet2 operasse duas rotas no primeiro ano, mas igualmente nos segundo e terceiro anos;

— no tocante à taxa de ocupação, a Comissão incluiu as taxas propostas pela França conforme mencionadas no considerando 648;

— no atinente às taxas aeroportuárias, a Comissão aplicou as reduções previstas contratualmente;

— no que concerne os serviços de *marketing*, a Comissão utilizou a soma de [...] EUR para os três anos do contrato, partindo da premissa de que as duas rotas aéreas seriam mantidas durante toda a vigência do contrato.

(653) Neste cenário alternativo, resulta do Quadro 19 que o valor atualizado líquido do contrato de 4 de julho de 2008 reconstituído desta forma é muito ligeiramente positivo (3 511 EUR). Tendo em conta a conjugação do caráter extremamente otimista das premissas utilizadas (em especial a redução de 50 % dos custos de funcionamento incrementais e um aumento de 20 % das receitas não aeronáuticas) e o montante muito ligeiramente positivo do valor atualizado líquido reconstituído no cenário alternativo, a Comissão considera que, com toda a probabilidade, um operador prudente não teria escolhido assinar o contrato de 4 de julho de 2008 com a Jet2 atendendo ao valor atualizado líquido negativo do cenário central.

Quadro 19

Valor atualizado líquido do contrato de 4 de julho de 2008 assinado com a Jet2

(em milhares de EUR)

	Valor atualizado líquido		
Grupo de contratos de *marketing*	Cenário França	Cenário central Comissão	Cenário alternativo - Comissão
Jet2	[0; 100]	[- 100; 0]	[0; 100]

a) Conclusão sobre a existência de uma vantagem

(654) Decorre da análise apresentada nos considerandos 580 a 653 e, nomeadamente, do Quadro 18 e do Quadro 19 que todos os contratos em virtude dos quais foi paga uma remuneração à Ryanair/AMS e à Jet2 em contrapartida de serviços de *marketing*, apresentam um valor atualizado líquido negativo ([177]). Por conseguinte, resulta do considerando 531 que cada um destes contratos confere uma vantagem à Ryanair/AMS ou à Jet2, consoante o caso. Em contrapartida, conforme indicado no considerando 644, os contratos n.os 4 e 5 não conferem uma vantagem económica à Ryanair/AMS.

7.2.1.6. Caráter seletivo da vantagem a favor da Ryanair/AMS e da Jet2

(655) Com exceção dos contratos de serviços aeroportuários n.os 4 e 5 celebrados com a Ryanair, os contratos ou grupos de contratos celebrados pela CCI com a Ryanair/AMS e a Jet2 preveem o pagamento de uma remuneração a estas companhias aéreas pelos serviços de *marketing* que prestam. A remuneração destes serviços de *marketing* é específica da relação entre o aeroporto e estas companhias aéreas, porquanto esta remuneração é determinada com base em negociações diretas entre a CCI e cada companhia aérea em causa e não com base em preços aplicáveis a todas as companhias aéreas. Assim, os contratos em causa, que incluem condições especificamente consentidas entre o aeroporto de La Rochelle e a Ryanair/AMS e a Jet2, têm, por conseguinte, um caráter seletivo.

(656) No que se refere aos contratos de serviços aeroportuários n.os 4 e 5 celebrados com a Ryanair, conforme indicado no considerando 644, estes contratos não podem conferir uma vantagem seletiva à Ryanair/AMS, uma vez que os níveis das taxas aeroportuárias que figuram nesses contratos correspondem aos preços aplicáveis a todas as companhias aéreas de acordo com a grelha tarifária geral conforme aprovada pela Cocoeco.

([177]) Os contratos ou grupos de contratos cuja vigência cobre vários anos apresentam igualmente um valor atualizado líquido negativo para cada ano de contrato.

7.2.1.7. Distorção da concorrência e afetação da concorrência e das trocas comerciais entre os Estados-Membros

(657) Sempre que um auxílio financeiro concedido por um Estado-Membro reforça a posição de empresas em relação a outras empresas concorrentes no mercado interno, deve considerar-se que o mercado foi afetado por tal auxílio. Segundo jurisprudência constante ([178]), para que uma medida falseie a concorrência, basta que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência.

(658) Desde a entrada em vigor do terceiro pacote de liberalização dos transportes aéreos em 1 de janeiro de 1993 ([179]), nada impede as transportadoras aéreas comunitárias de explorar voos nas rotas intracomunitárias e de beneficiar da autorização de cabotagem ilimitada..

(659) As vantagens obtidas pelas companhias aéreas através dos diversos contratos visados pela presente análise, e cuja existência foi acima demonstrada, reforçaram a sua posição em relação a todas as outras transportadoras aéreas da União que concorrem de forma efetiva ou potencial com essas companhias nas rotas em que estas estão presentes. Por conseguinte, falsearam ou ameaçaram falsear a concorrência e afetaram as trocas comerciais intracomunitárias.

7.2.1.8. Conclusão sobre a existência de auxílio

(660) Com exceção dos contratos de serviços aeroportuários n.os 4 e 5 celebrados com a Ryanair, todas as medidas constituídas pelos grupos de contratos e adendas celebrados com a Ryanair/AMS (ver Quadro 14) e a Jet2 satisfazem todos os critérios do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE e constituem, portanto, auxílios estatais.

7.2.2. *Caráter ilegal dos auxílios estatais*

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

7.2.3. *Compatibilidade dos auxílios com o mercado interno*

(662) Resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça ([180]) que competia à França indicar com que base jurídica estes auxílios podiam ser considerados compatíveis com o mercado interno e demonstrar que as condições de compatibilidade estavam reunidas. Por conseguinte, na decisão de início do procedimento e num pedido de informações complementares, a Comissão convidou a França a indicar as eventuais bases jurídicas de compatibilidade e a provar que as condições de compatibilidade aplicáveis se encontravam preenchidas, sobretudo no caso de os auxílios em questão serem considerados auxílios ao arranque, com vista à abertura de novas rotas. Todavia, a França não propôs bases de compatibilidade possíveis ou qualquer raciocínio que permitisse declarar que esses auxílios eram compatíveis com o mercado interno. Em especial, a França nunca alegou que as medidas examinadas constituíam auxílios ao arranque compatíveis com o mercado interno. Além disso, nenhum terceiro interessado tentou demonstrar a compatibilidade destas medidas com o mercado interno.

(663) Mesmo assim, a Comissão considera útil, a título superabundante, analisar em que medida esses auxílios podem ser declarados compatíveis a título da sua eventual contribuição para a abertura de novas rotas ou de novas frequências.

(664) A Comissão lembra que os auxílios em questão estão ligados ao arranque de novas rotas aéreas, ao aumento da frequência nas existentes ou ainda à manutenção de rotas que, caso contrário, poderiam ser encerradas. A Comissão considera, portanto, que estes auxílios podem constituir auxílios ao funcionamento que visam promover o tráfego aéreo com partida num aeroporto regional. A este propósito, importa recordar que os auxílios ao funcionamento raramente são declarados compatíveis com o mercado interno, na medida em que falseiam habitualmente as condições de concorrência nos setores em que são concedidos.

([178]) Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 30 de abril de 1998, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande)/Comissão*, T-214/95, EU:T:1998:77.

([179]) Regulamento do Conselho (CEE) n.º 2407/92, n.º 2408/92 e n.º 2409/92 (JO L 240 de 24.8.1992).

([180]) Ver acórdão de 28 de abril de 1993, *Itália/Comissão*, C-364/90, EU:C:1993:15797, n.º 20.

7.2.3.1. Medidas anteriores à entrada em vigor das Orientações de 2005

(665) Algumas das medidas de auxílio em causa (o grupo de contratos 1-A e o contrato B) foram concedidas antes da publicação das Orientações de 2005, em 9 de dezembro de 2005 ([181]). No que respeita à compatibilidade dos auxílios concedidos antes desta data, o ponto 85 das orientações de 2005, bem como o ponto 174 das Orientações de 2014 remetem para as regras aplicáveis na altura em que o auxílio foi concedido.

(666) Antes da adoção das Orientações de 2005, a Comissão tinha adotado as Orientações de 1994 ([182]). No entanto, estas orientações não abordavam especificamente a problemática dos auxílios ao funcionamento que visam promover o tráfego aéreo com partida em aeroportos regionais. Com efeito, esta problemática foi surgindo gradualmente com o fenómeno do congestionamento progressivo de alguns grandes aeroportos europeus e do desenvolvimento da atividade dos operadores de baixo custo, que em 1994 ainda não eram uma realidade. A Comissão considera, consequentemente, que as Orientações de 1994 também não são aplicáveis ao caso vertente. A Comissão deve, pois, em princípio, avaliar a compatibilidade dos auxílios em questão diretamente com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(667) Refira-se, a este propósito, que o modo como a Comissão aprecia este tipo de auxílios estatais se foi aperfeiçoando ao longo do tempo, embora sem alterar alguns aspetos. Os mesmos resultam dos princípios gerais que regem a compatibilidade dos auxílios em conformidade com a disposição supracitada do Tratado.

(668) Deste modo, na decisão relativa ao aeroporto de Manchester, de junho de 1999 ([183]), a Comissão considerou que as reduções das taxas aeroportuárias concedidas de forma não discriminatória e limitada no tempo, a título de medidas para promover novas rotas, eram compatíveis com as regras aplicáveis aos auxílios estatais.

(669) Subsequentemente, na Decisão 2004/393/CE relativa ao aeroporto de Charleroi ([184]), a Comissão explicou que «os auxílios operacionais destinados a apoiar o lançamento de novas linhas aéreas ou o reforço de certas frequências podem constituir um instrumento necessário para o desenvolvimento de pequenos aeroportos regionais. Tais auxílios podem efetivamente convencer as empresas interessadas a assumir o risco de investir em novas rotas. No entanto, para declarar tais auxílios compatíveis com base no artigo 87.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, é necessário determinar se tais auxílios são necessários e proporcionais ao objetivo perseguido e se não afetam as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum» ([185]). A Comissão tinha identificado, na altura, certas condições que teriam de ser preenchidas para se poder declarar que esses auxílios ao funcionamento eram compatíveis, nomeadamente:

— o auxílio deve contribuir para o desenvolvimento económico de um aeroporto regional através de um aumento líquido do tráfego em novas rotas ([186]);

— o auxílio deve ser necessário no sentido em que não se refira a uma rota já explorada pela mesma companhia ou outra companhia ou a uma rota semelhante ([187]);

— o auxílio deve ter um efeito de incentivo ao contribuir para o desenvolvimento de uma atividade que, ao fim de um certo período, se possa tornar rentável, o que implica que o auxílio seja limitado no tempo ([188]);

— o auxílio deve ser proporcional, ou seja, o seu montante deve estar relacionado com o desenvolvimento líquido do tráfego ([189]);

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

([181]) Ver secção 3.2.2.1.

([182]) Orientações da Comissão relativas à aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE e do artigo 61.º do Acordo EEE aos auxílios de Estado no setor da aviação (JO C 350 de 10.12.1994, p. 5).

([183]) Decisão, de 26 de maio de 1999, relativa ao auxílio estatal NN 109/98, Aeroporto de Manchester (JO C 65 de 13 março de 2004).

([184]) Decisão 2004/393/CE da Comissão, de 12 de fevereiro de 2004, relativa às vantagens concedidas pela Região da Valónia e pelo Brussels South Charleroi Airport à companhia aérea Ryanair por ocasião da sua instalação em Charleroi (JO L 137 de 30.4.2004, p. 1). Esta decisão foi anulada pelo acórdão de 17 de dezembro de 2008, *Ryanair Ltd/Comissão*, T-196/04, EU:T:2008:585. Não obstante, é testemunho da evolução da apreciação da Comissão sobre os auxílios em questão.

([185]) Decisão 2004/393/CE da Comissão, considerando 279.

([186]) Ver considerandos 283-297.

([187]) Ver considerandos 288-309.

([188]) Ver considerandos 311-317.

([189]) Ver considerandos 318-325.

(670) Além disso, no ponto 234 da decisão de início do procedimento, a Comissão afirmou que se propunha analisar a compatibilidade destes auxílios à luz do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, e sem que nenhum terceiro interessado nem a França se opusessem a essa abordagem.

(671) Os auxílios estatais a favor das companhias aéreas, tal como qualquer outro auxílio estatal, devem ser necessários para facilitar o desenvolvimento de uma atividade económica e proporcionais a esse objetivo, para serem declarados compatíveis com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(672) Em conclusão, a Comissão considera que, no caso vertente, a compatibilidade do grupo de contratos 1-A e do contrato B deve ser analisada à luz dos princípios gerais enunciados *supra*.

(673) Por conseguinte, a Comissão vai proceder ao estudo da compatibilidade destas medidas à luz dos critérios supramencionados e à luz da jurisprudência ([190]).

— *Contribuição para o desenvolvimento económico de um aeroporto regional de pequena dimensão através de um aumento líquido do tráfego em novas rotas:*

(674) O grupo de contratos 1-A e o contrato B estão relacionados com a abertura de uma nova rota, mas também com a manutenção da rota existente para Londres Stansted. Estes contratos contribuíram, portanto, para um aumento líquido do tráfego a partir do aeroporto de La Rochelle, embora também tivessem o objetivo de contribuir para a manutenção da rota já existente para Londres Stansted.

— *As medidas não se referem a uma rota já explorada pela mesma companhia ou outra companhia ou a uma rota semelhante*

(675) O grupo de contratos 1-A e o contrato B não tinham por objeto apenas a abertura de novas rotas, mas também a manutenção da rota já existente para Londres Stansted. A Comissão salienta a este respeito que a Ryanair adquiriu em 10 de abril de 2003 a companhia Buzz que anteriormente operava esta rota desde 1 de abril de 2001, nos termos do contrato de 8 de novembro de 2002 visado na secção 3.2.2.3. Por outro lado, o contrato B diz respeito a esta mesma rota para Londres Stansted já operada pela Ryanair a título do grupo de contratos 1-A. O grupo de contratos 1-A e o contrato B não satisfazem, portanto, o critério em virtude do qual a medida não deve dizer respeito a uma rota já explorada ou uma rota semelhante.

— *As medidas são limitadas no tempo e referem-se a rotas suscetíveis de se tornarem rentáveis*

(676) Na altura em que a rota La Rochelle-Londres Stansted foi lançada pela Buzz, em 2001, nenhuma companhia aérea explorava essa rota. Por ocasião da assinatura do grupo de contratos 1-A, é certo que a referida rota era explorada pela Buzz há quase dois anos, no âmbito do contrato de 8 de novembro de 2002, mas este contrato não previa uma compensação de *marketing*. Em contrapartida, os contratos ulteriores do grupo de contratos 1-A que regiam as condições de exploração desta rota, nomeadamente o contrato B (que caducava em abril de 2006), o grupo de contratos 2-3-C-D (que caducava em 2009), o grupo de contratos G-H-I-J (que caducava no final de 2011) e o grupo de contratos 6-K (que caducava no final de março de 2013) incluem cada um uma compensação (na forma de pagamentos de serviços de *marketing*) a favor da Ryanair/AMS. A rota em questão foi, portanto, financiada durante um período respetivo de dez anos e sete anos após a data de caducidade do grupo de contratos 1-A e do contrato B. Esta duração adicional é particularmente importante. Ademais, a Comissão salienta a ausência de outras companhias aéreas nesta rota.

(677) Por outro lado, a Comissão observa que a França não forneceu qualquer estudo de viabilidade relativo às diferentes rotas e frequências que são objeto do grupo de contratos 1-A e do contrato B. Afigura-se assim, com base nos elementos do processo, que, do ponto de vista das autoridades que concederam os auxílios em causa, não havia uma perspetiva clara de que essas rotas e frequências pudessem tornar-se viáveis, sem ajuda, num horizonte mais ou menos próximo. Importa referir, além do mais, que o grupo de contratos 1-A e o contrato B incidiram sobre várias rotas, algumas das quais nem sequer estavam ainda identificadas na altura da celebração dos contratos, o que confirma que as autoridades envolvidas não dispunham de nenhum elemento suscetível de lhes garantir a viabilidade destas rotas.

([190]) Acórdão do Tribunal de Justiça (Grande Secção) de 22 de setembro de 2020, C-594/18 P, *República da Áustria/Comissão*, EU:C:2020:742, n.º 20.

(678) A Comissão sublinha, aliás, que os elementos apresentados pelas autoridades francesas sobre as consequências económicas das rotas aéreas exploradas pela Ryanair analisam as características da clientela da companhia e os impactos que ela pode ter no desenvolvimento da região, mas não incluem projeções sobre a viabilidade futura dessas rotas ou de outras que a Ryanair pudesse vir a explorar no futuro.

(679) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que o grupo de contratos 1-A e o contrato B não satisfazem o critério por força do qual as medidas devem ser limitadas no tempo e referir-se a rotas suscetíveis de se tornarem rentáveis.

— *O montante das medidas está relacionado com o desenvolvimento líquido do tráfego*

(680) Os montantes de auxílio previstos no grupo de contratos 1-A e no contrato B não estão relacionados com o desenvolvimento do tráfego, uma vez que estes contratos têm, sem dúvida, por objeto a abertura de novas rotas, mas esta abertura é hipotética e o contrato tem sobretudo por objeto a manutenção da rota já existente para Londres Stansted. Por conseguinte, a Comissão considera que o grupo de contratos 1-A e o contrato B não satisfazem o critério da ligação entre o montante das medidas e o desenvolvimento líquido do tráfego.

— *As medidas foram concedidas de forma transparente e não discriminatória e não podem ser cumuladas com outros auxílios*

(681) Segundo a França, no passado a CCI mandou realizar consultas sobre as ofertas de serviços de *marketing* na página Internet de várias empresas que a levaram a considerar que o tipo de serviço oferecido pela AMS era o mais adaptado às suas necessidades e à sua estratégia. A CCI considera que outras companhias aéreas que não a Ryanair, que representavam uma parte minoritária do tráfego no aeroporto de La Rochelle, não poderiam oferecer um substituto válido à página Internet da Ryanair, o operador de referência do aeroporto.

(682) Concluiu-se, assim, que os auxílios resultantes do grupo de contratos 1-A e do contrato B foram negociados bilateralmente, sem transparência e sem qualquer forma de garantir a ausência de discriminação, como, por exemplo, um concurso público. Estes auxílios não satisfazem, por isso, o critério de transparência e de não discriminação.

(683) À luz do que precede, a Comissão considera que os auxílios estatais resultantes do grupo de contratos 1-A e do contrato B não podem ser declarados compatíveis com o mercado interno.

7.2.3.2. Medidas posteriores à entrada em vigor das Orientações de 2005

(684) Na medida em que as Orientações de 2005 fornecem o quadro de referência aplicável desde a sua entrada em vigor até à adoção das Orientações de 2014, a Comissão considera ser conveniente aplicar as Orientações de 2005 às outras medidas de auxílio em causa. Com efeito, a Comissão é obrigada a respeitar as Orientações que adota, salvo se forem contrárias ao Tratado, alegação que nem a França nem a Ryanair nem a Jet2 apresentaram ou demonstraram.

(685) A Comissão entende, portanto, que se deve analisar a compatibilidade das medidas de auxílio seguintes à luz das Orientações de 2005 e à luz da jurisprudência ([191]):

— o grupo de contratos 2-3-C-D

— o contrato E

— o contrato F

— o grupo de contratos G-H-I-J

— o grupo de contratos 6-K

— o contrato L

— o grupo de contratos 7-M

— o contrato N

— o contrato celebrado com a Jet2 em 4 de julho de 2008.

([191]) Acórdão do Tribunal de Justiça (Grande Secção) de 22 de setembro de 2020, C-594/18 P, *República da Áustria/Comissão*, EU:C:2020:742, n.º 20.

(686) Os auxílios estatais a favor das companhias aéreas, tal como qualquer outro auxílio estatal, devem ser necessários para facilitar o desenvolvimento de uma atividade económica e proporcionais a esse objetivo, para serem declarados compatíveis com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE. A Comissão examinará, portanto, a observância desses critérios de necessidade e de proporcionalidade, além dos supracitados critérios das Orientações de 2005.

(687) As Orientações de 2005 especificam, em primeiro lugar, que as comunicações e outras disposições da Comissão sobre os auxílios regionais só podem permitir declarar compatíveis os auxílios ao funcionamento concedidos às companhias aéreas (como os auxílios ao arranque de novas rotas) a título excecional e em condições muito restritas, nas regiões desfavorecidas da Europa, ou seja, as regiões que beneficiam da derrogação prevista no artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do TFUE, as regiões ultraperiféricas e as regiões com uma baixa densidade de população ([192]). Uma vez que o aeroporto de La Rochelle não está situado numa região desse tipo, esta derrogação não lhe é aplicável.

(688) As Orientações de 2005 constatam, em segundo lugar, que os aeroportos de pequena dimensão não dispõem frequentemente do volume necessário de passageiros para alcançar a massa crítica e o limiar de rentabilidade e que, consequentemente, as companhias aéreas nem sempre estão dispostas, na ausência de incentivos para o efeito, a assumir o risco de abrir rotas com partida de aeroportos desconhecidos e não testados. Por essa razão, em conformidade com as Orientações de 2005, a Comissão aceita temporariamente o pagamento de auxílios públicos às companhias aéreas, em determinadas condições, se tal as incitar a criar novas rotas ou novas frequências com partida de aeroportos regionais e atrair o volume de passageiros que lhes permitirá alcançar, a prazo, o limiar de rentabilidade ([193]).

(689) As condições de compatibilidade são especificadas no ponto 79 das Orientações de 2005. A Comissão considera que várias destas condições de compatibilidade não estão satisfeitas, nomeadamente:

— *Viabilidade a prazo e degressividade no tempo (critério d), ausência de um plano de atividades (critério i) e duração e intensidade da medida (critério f)*

(690) Nenhuma das diversas medidas em causa foi estruturalmente concebida para garantir um montante de auxílio degressivo e limitado a uma certa percentagem dos custos elegíveis, que não são mencionados nos contratos em questão nem, que a Comissão saiba, em nenhum outro documento ao dispor da CCI no momento em que os contratos foram celebrados.

(691) Além disso, não resulta dos elementos do processo que tenha sido submetido previamente um plano de atividades para analisar a viabilidade a prazo destas medidas. Assim, não existindo qualquer outro elemento a favor da tese contrária, a Comissão conclui que os auxílios em questão não foram concedidos para rotas suscetíveis de se tornarem viáveis sem ajuda. Além disso, a sucessão das medidas de auxílio a rotas com destino a Londres Stansted e Bruxelas Charleroi (desde 2003), Dublim (desde 2006), Oslo (desde 2010) e Porto (desde 2011) sugere que a Ryanair não as exploraria se deixassem de ser subvencionadas.

(692) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que as condições supramencionadas não são preenchidas por nenhuma das medidas em causa.

— *Relação com novas rotas ou frequências suplementares nas rotas existentes (critério c)*

(693) A Comissão constata que os contratos em causa foram, por vezes, celebrados com vista à abertura de novas rotas, mas a título principal com vista a manter as rotas existentes.

— No que se refere ao contrato C, o considerando 89 recorda que o contrato vincula simplesmente a Ryanair a operar uma rota entre La Rochelle e Londres Stansted por ano com um mínimo de 95 000 passageiros por ano. Ora, conforme resulta dos considerandos 82 e 85, os contratos A e B têm já por objeto uma rota diária Londres Stansted-La Rochelle. Na sua estimativa de tráfego realizada para o grupo de contratos 1-A e o contrato B, a Comissão calculou que o tráfego anual desta rota nunca supera os 86 000 passageiros. Em relação a estas medidas, a Comissão considera, pois, que o critério c) está satisfeito.

— No que se refere ao contrato D, o considerando 92 indica que este contrato vincula a Ryanair a operar uma (nova) rota por ano entre La Rochelle e Dublim com um mínimo de 45 000 passageiros por ano. Em relação a esta medida, a Comissão considera, pois, que o critério c) está satisfeito.

([192]) Orientações de 2005, ponto 27.
([193]) Orientações de 2005, pontos 71 e 74.

— No que se refere ao contrato G, o considerando 96 indica que mediante este contrato a Ryanair compromete-se a operar uma rota por ano entre La Rochelle e Dublim com um mínimo de 53 000 passageiros por ano, ou seja, um aumento do tráfego de 8 000 passageiros comparativamente com o contrato D. Em relação a esta medida, a Comissão considera, pois, que o critério c) está satisfeito.

— No que se refere ao contrato H, o considerando 99 indica que este contrato vincula a Ryanair a operar uma nova rota por ano entre La Rochelle e Bruxelas-Charleroi com um mínimo de 9 000 passageiros por ano e 16 000 passageiros nos anos seguintes. Em relação a esta medida, a Comissão considera, pois, que o critério c) está satisfeito.

— No que se refere ao contrato I, o considerando 102 indica que este contrato vincula a Ryanair a operar uma rota por ano entre La Rochelle e Dublim com um mínimo de 17 000 passageiros por ano. Ora, nos termos do contrato D anterior, a Ryanair já operava esta rota com um objetivo de tráfego superior (45 000 passageiros anuais). Em relação a esta medida, a Comissão considera, pois, que o critério c) não está satisfeito.

— No que se refere ao contrato K, a Ryanair compromete-se, conforme indicado no considerando 106, a operar um nova rota com destino à Noruega. O contratos de serviços aeroportuários n.º 6 que a Comissão considera que constitui, juntamente com o contrato K, uma única medida [ver secção 7.2.1.5(b)(4)] indica, conforme recordado no considerando 78 *supra*, que a Ryanair não contratou qualquer obrigação em termos de frequência, mas assumiu os seguintes compromissos em termos de tráfego: 53 000 passageiros com destino a Londres Stansted, 17 000 passageiros com destino a Dublim, 17 000 passageiros com destino a Bruxelas-Charleroi e 17 000 passageiros com destino a Oslo-Rygge. A Comissão salienta que estes compromissos são estáveis para a rota com destino a Dublim, registam um aumento muito ligeiro para a rota com destino a Bruxelas-Charleroi (1 000 passageiros, ou seja, cerca de +6 %), mas com uma redução muito acentuada para a rota com destino a Londres-Stansted (- 28 000 passageiros comparativamente com o objetivo de 95 000 passageiros estipulado no contrato C, ou seja, uma diminuição de 30 %). A inclusão de uma nova rota para a Noruega para a qual o tráfego está fixado em 17 000 passageiros não permite, porém, compensar uma redução do tráfego total agregado a título do contrato K (- 10 000 passageiros ([194])). Em relação a esta medida, a Comissão considera, pois, que o critério c) não está satisfeito.

— No que se refere ao contrato L, a Ryanair compromete-se, conforme indicado no considerando 110, a operar um nova rota com destino a Cork. No entanto. a Ryanair não assumiu nenhuma obrigação em termos de tráfego ou de frequência para esta rota. Em relação a esta medida, a Comissão considera, pois, que o critério c) não está satisfeito.

— Os contratos E, F, J, M e N não incluem nenhum compromisso em termos de tráfego ou de frequência. Em relação a estas medidas, a Comissão considera, pois, que o critério c) não está satisfeito.

(694) Por conseguinte, resulta do que precede que o critério c) apenas está satisfeito para os contratos C, D, G e H.

— *Compensação dos custos adicionais de arranque (critério e)* ([195])

(695) A Comissão considera que nenhuma das medidas em causa satisfez este critério. Com efeito, os montantes pagos pela CCI não são concebidos como montantes representativos de uma fração dos custos adicionais de arranque, que, tanto quanto é do conhecimento da Comissão, nunca foram objeto de estimativas fornecidas à CCI pela Ryanair/AMS ou Jet2.

— *Ligação com o desenvolvimento da linha (critério g)* ([196])

(696) A Comissão salienta que os contratos de serviços de *marketing* assinados com a Ryanair e a Jet2 não visam o aumento dos níveis de tráfego em termos de número de passageiros alcançados por estas duas companhias. É certo que determinados contratos são concomitantes com a abertura de certas linhas e podem, para alguns deles, prever compromissos em termos de frequência ou de número de passageiros conforme descrito nas secções 3.2.2.1 e 3.2.2.2. Contudo, a Comissão salienta que estes compromissos em termos de tráfego se mantêm fixos durante toda a vigência do contrato e que os contratos não incluem qualquer mecanismo de incentivo real ao aumento do

([194]) A variação global de compromisso de tráfego induzida pelo contrato K, calculada com base na variação de tráfegos individuais próprios de cada rota é assim igual a: 0+1 000-280 000+17 000= - 10 000 passageiros.

([195]) O montante do auxílio deve estar estritamente relacionado com os custos adicionais de arranque associados ao lançamento da nova rota ou frequência e que o operador não teria de suportar a uma velocidade de cruzeiro.

([196]) O pagamento do auxílio deve estar ligado ao aumento efetivo do número de passageiros transportados.

tráfego («*incentive scheme*») equivalente ao analisado em processos similares recentemente objeto de análise pela Comissão ([197]). Não existe, portanto, qualquer desconto ou qualquer penalização que sancione o nível real de aumento do tráfego. Os montantes de auxílio pagos a estas companhias não estão, portanto, relacionados com o desenvolvimento efetivo das rotas. Consequentemente, a Comissão considera que este critério não é preenchido por nenhuma das medidas em questão.

— *Atribuição não discriminatória (critério h)* ([198])*:*

(697) A Comissão observa que no caso vertente os contratos foram diretamente negociados com as companhias aéreas em causa, sem publicidade. Trata-se, portanto, de uma atribuição sem concurso, quando outras companhias aéreas potencialmente interessadas teriam podido apresentar a sua candidatura à exploração das rotas em causa, nas mesmas condições, para beneficiarem de um auxílio ao arranque.

(698) Por conseguinte, o critério previsto na alínea h) não se encontra preenchido.

(699) Tendo em conta o conjunto de elementos acima referidos, a Comissão considera que nenhum dos auxílios ilegais concedidos à Ryanair/AMS e à Jet2 através dos contratos visados pela presente análise preenche todos os critérios previstos pelas Orientações de 2005. Por conseguinte, os auxílios resultantes das medidas a seguir enumeradas são incompatíveis com o mercado interno:

— o grupo de contratos 2-3-C-D;

— o contrato E;

— o contrato F;

— o grupo de contratos G-H-I-J;

— o grupo de contratos 6-K;

— o contrato L;

— o grupo de contratos 7-M;

— o contrato N;

— o contrato celebrado com a Jet2 em 4 de julho de 2008.

8. **CONCLUSÕES**

(700) À luz do que precede, a Comissão considera, em primeiro lugar, que as subvenções relativas às missões de poder público pagas ao aeroporto de La Rochelle, bem como a alegada subfaturação dos serviços prestados pelo serviço geral da CCI ao aeroporto entre 2006 e 2012 não constituem auxílios estatais.

(701) A Comissão constata igualmente que a França concedeu ilegalmente as subvenções de equipamento pagas entre 2001 e 2006, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Contudo, essas subvenções de equipamento são auxílios compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(702) A Comissão constata, em segundo lugar, que a França aplicou ilegalmente uma série de medidas de auxílio ao funcionamento a favor do aeroporto de La Rochelle (subfaturação dos serviços prestados pelo serviço geral da CCI ao aeroporto de La Rochelle entre 2001 e 2005, os adiantamentos reembolsáveis recebidos pelo aeroporto de La Rochelle, bem como as subvenções dos órgãos de poder local destinadas a contribuir para as ações de promoção do aeroporto de La Rochelle), em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Contudo, essas várias medidas de auxílio ao funcionamento são auxílios compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

([197]) Por conseguinte, conforme indicado no considerando 99 da decisão da Comissão relativa ao aeroporto de Nîmes, já mencionada na nota de rodapé n.º 12, o contrato aí visado continha «um dispositivo de incentivo ao desenvolvimento do tráfego ou "incentive scheme"». Este assenta no pagamento pela CCI de uma contribuição de 5,50 EUR por passageiro (do 1.º passageiro ao 49 999.º passageiro), de 6,50 EUR por passageiro (do 50 000.º passageiro ao 99 999.º passageiro) e de 10 EUR (do 100 000.º passageiro até ao 129 999.º passageiro). O contrato prevê ainda uma sanção pecuniária a pagar pela Ryanair no valor de 5,65 EUR por passageiro, se o tráfego for inferior a 71 000 passageiros».

([198]) Qualquer entidade pública que tencione conceder a uma companhia, via um aeroporto ou não, auxílios ao arranque de uma nova rota deve tornar o seu projeto público num prazo suficiente e mediante publicidade adequada para permitir a todas as transportadoras interessadas propor os seus serviços.

(703) A Comissão observa igualmente que, com exceção dos contratos de serviços aeroportuários 4 e 5 celebrados com a Ryanair, os vários contratos de serviços aeroportuários e de serviços de *marketing* celebrados entre a CCI e a Ryanair, a AMS e a Jet2, que são objeto do procedimento formal de investigação, implicam a concessão de auxílios estatais, os quais foram executados em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, e são incompatíveis com o mercado interno.

(704) Por último, a Comissão constata que a isenção da taxa de balizagem de que a Ryanair beneficiou não implica a concessão de auxílios estatais. De igual modo, a Comissão conclui que as companhias aéreas Flybe, Aer Arann, Buzz et easyJet não receberam auxílios estatais para as suas operações no aeroporto de La Rochelle.

9. **Recuperação do auxílio**

(705) Segundo a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, quando a Comissão determina que um auxílio é incompatível com o mercado interno, deve ordenar ao Estado-Membro em causa a suprimir ou alterar o dito auxílio ([199]).

(706) Segundo o artigo 16.º do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho ([200]), «Nas decisões negativas relativas a auxílios ilegais, a Comissão decidirá que o Estado-Membro em causa deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar o auxílio do beneficiário ("decisão de recuperação"). A Comissão não deve exigir a recuperação do auxílio se tal for contrário a um princípio geral de direito da União.» Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, no caso em que os auxílios sejam qualificados pela Comissão incompatíveis com o mercado interno, o objetivo da recuperação é o restabelecimento da situação anterior ao pagamento do auxílio no mercado interno ([201]). Neste contexto, o Tribunal de Justiça considera que o objetivo é atingido quando os beneficiários reembolsaram os montantes ilegalmente concedidos a título de auxílio, acrescidos de juros sobre o montante dos auxílios concedidos, perdendo, assim, a vantagem de que beneficiavam face aos concorrentes. Desta forma, a situação anterior à concessão do auxílio é reposta ([202]).

(707) No caso vertente, afigura-se que nenhum princípio geral do direito da União contraria a recuperação dos auxílios ilegais e incompatíveis identificados no âmbito da presente decisão. Designadamente, nem a França nem os terceiros interessados apresentaram quaisquer argumentos nesse sentido.

(708) Por conseguinte, a França deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar da Ryanair, da AMS e da Jet2 os auxílios ilegalmente concedidos através dos contratos em causa.

(709) O Quadro 20 abaixo indica as verbas, pagas segundo a França, pela CCI à Ryanair/AMS até 2011, a título dos serviços de *marketing*.

Quadro 20

Montantes pagos à Ryanair/AMS e à Jet2 entre 2003 e 2013

Ano	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2							[…]		[…]	[…]	[…]

(710) O Quadro 20 apenas apresenta os montantes da agregação do conjunto dos pagamentos efetuados anualmente a título dos diferentes contratos de serviços de *marketing*. Em contrapartida, a França não forneceu um quadro que estabeleça uma correspondência entre os montantes contratualmente previstos e os montantes anuais efetivamente pagos a título de cada contrato.

([199]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 12 de julho de 1973, Comissão/Alemanha, C-70/72, EU:C:1973:87, n.º 13.
([200]) Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9).
([201]) Acórdão do Tribunal de 14 de setembro de 1994, Espanha/Comissão, C-278/92, C -279/92 e C-280/92, EU:C:1994:325, n.º 75.
([202]) Acórdão do Tribunal de 17 de junho de 1999, Bélgica/Comissão, C-75/97, EU:C:1999:311, n.ºs 64 e 65.

(711) Por conseguinte, os montantes de auxílio a recuperar devem ser determinados do seguinte modo:

— O cálculo do montante a recuperar deve ser efetuado para cada uma das medidas de auxílio incompatível visadas no considerando 699. Para cada medida analisada, o montante de auxílio corresponde ao valor atualizado líquido de cada medida, calculado como a soma dos fluxos de tesouraria incrementais anuais atualizados, conforme exposto no Quadro 15.

— Não tendo a França sido capaz de facultar uma reconstituição fundamentada do valor atualizado líquido para cada uma das medidas, a reconstituição que a Comissão propôs (com base no cenário central) deve servir de base ao cálculo do montante de auxílio a recuperar.

(712) Para ter em conta a vantagem efetiva recebida pela companhia aérea e as suas filiais em aplicação dos contratos, a França deve ajustar os montantes evocados no considerando anterior da seguinte forma:

— A França pode ajustar o montante dos custos aeronáuticos incrementais tidos em conta no cálculo com base em comprovativos de pagamentos reais efetuados que a França deverá facultar.

— A França deve ter em conta a eventual diferença entre, por um lado, os pagamentos reais efetuados pela companhia aérea em aplicação dos contratos de serviços aeroportuários, conforme constatados *a posteriori*, e, por outro, os fluxos previstos (*ex ante*) correspondentes a estas rubricas de receitas. Estes ajustamentos devem ser feitos com base em comprovativos dos pagamentos reais efetuados que a França deverá facultar.

— A França deve ter em conta e eventual diferença entre, por um lado, os pagamentos de *marketing* reais, conforme constatados *a posteriori*, que foram efetuados a favor da companhia aérea ou das suas filiais em aplicação do contrato de serviços de *marketing* e, por outro, os custos de *marketing* previstos (*ex ante*) correspondentes. Estes ajustamentos devem ser feitos com base em comprovativos dos pagamentos reais efetuados que a França deverá facultar.

— A França deve ter em conta a eventual diferença entre, por um lado, a duração prevista (*ex ante*) dos diferentes contratos (serviços aeroportuários e serviços de *marketing*) e, por outro, a duração efetiva destes contratos. De facto, em caso de rescisão antecipada de certos contratos, a companhia aérea não recebeu, em princípio, quaisquer pagamentos a título destes contratos e não beneficiou, em princípio, do acesso à infraestrutura aeroportuária e aos serviços de assistência em escala em aplicação dos mesmos. Estes ajustamentos devem ser feitos com base em comprovativos dos pagamentos reais efetuados que a França deverá facultar.

(713) Conforme se explica no considerando 451, a Comissão considera que, para efeitos da aplicação das regras relativas aos auxílios estatais, a Ryanair e a AMS constituem uma única entidade económica, e que deve considerar-se que os contratos de serviços de *marketing* e os contratos de serviços aeroportuários celebrados, conjuntamente, correspondem a uma única transação entre essa entidade e a CCI. Por conseguinte, a Comissão considera que a Ryanair e a AMS são solidariamente obrigadas a reembolsar os auxílios recebidos através dos contratos celebrados de 2003 a 2011 (antes da data de adoção da decisão de início do procedimento visada no considerando 4, ou seja, em 8 de fevereiro de 2012). Em contrapartida, apenas a Ryanair é obrigada a reembolsar o auxílio inerente ao grupo de contratos 1-A e ao contrato B, porquanto estes contratos foram celebrados diretamente entre a CCI e a Ryanair, sem intervenção da AMS nesta transação.

(714) O auxílio a recuperar junto da Jet2 deve seguir os princípios metodológicos expostos nos considerandos 711 a 713. Tendo em conta que o montante de auxílio a recuperar junto da Jet2 não pode exceder 200 000 EUR, não é de excluir que o montante deste auxílio esteja abaixo do limite máximo da isenção do regulamento *de minimis* ([203]). Todavia, nem as autoridades francesas, nem as partes interessadas invocaram a possível aplicação deste regulamento aquando do procedimento formal de investigação.

(715) As autoridades francesas devem recuperar os montantes supramencionados no prazo de quatro meses a contar da data de notificação da presente decisão.

([203]) Regulamento (UE) n.º 1407/2013 da Comissão, de 18 de dezembro de 2013, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios *de minimis* (JO L 352 de 24.12.2013, p. 1).

(716) Ao montante do auxílio, as autoridades francesas devem ainda acrescentar os juros de recuperação, calculados a partir da data em que o auxílio em causa foi colocado à disposição da empresa, ou seja, à data efetiva de pagamento de cada auxílio, até à sua recuperação efetiva ([204]), em conformidade com o disposto no capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2015/2282 da Comissão ([205]). Dado que, no caso vertente, os fluxos que constituem esses auxílios são complexos e se produzem em várias datas ao longo do ano, ou mesmo continuamente relativamente a algumas categorias de receitas, a Comissão considera aceitável considerar, para efeitos do cálculo dos juros de recuperação, que os auxílios foram pagos no fim do ano, ou seja, em 31 de dezembro de cada ano em causa.

(717) Em conformidade com a jurisprudência, quando um Estado-Membro se depara com dificuldades imprevisíveis ou com circunstâncias que não foram tidas em conta pela Comissão, pode comunicar-lhe esses problemas e propor-lhe modificações adequadas, para que ela as avalie. Nesse caso, a Comissão e o Estado-Membro em causa devem colaborar de boa-fé com vista a superar as dificuldades, no pleno respeito das disposições ([206]) do TFUE.

(718) A Comissão convida a França a comunicar-lhe qualquer problema que encontre na execução da presente decisão,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. Os adiantamentos reembolsáveis concedidos pelo serviço geral da Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle ao seu serviço aeroportuário, entre 2001 e 2012, constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Estes auxílios estatais foram ilegalmente concedidos pela França em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

2. A subfaturação dos serviços prestados pelo serviço geral da Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle ao seu serviço aeroportuário, entre 2001 e 2005, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Esse auxílio estatal foi ilegalmente concedido pela França em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

3. As contribuições financeiras concedidas pelo Departamento de Charente-Maritime, a *Communauté d'agglomération* de La Rochelle e a Região Poitou-Charentes ao aeroporto de La Rochelle destinadas a contribuir para as ações de promoção levadas a cabo pelo aeroporto de La Rochelle constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Estes auxílios estatais foram ilegalmente concedidos pela França em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

4. As subvenções de equipamento concedidas pelo Conselho Geral de Charente Maritime, o Conselho Regional de Poitou-Charentes, a *Communauté d'agglomération* de La Rochelle e o FEDER entre 2001 e 2005 constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Estes auxílios estatais foram ilegalmente concedidos pela França em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

5. A remuneração dos serviços prestados ao aeroporto de Rochefort/Saint-Agnant pela Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

([204]) Ver o artigo 16.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2015/1589 (já mencionado na nota de rodapé n.º 175).

([205]) Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de abril 2004, relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 140 de 30.4.2004, p. 1), bem como o Regulamento (UE) 2015/2282 da Comissão, de 27 de novembro de 2015, que altera o Regulamento (CE) n.º 794/2004 no que respeita aos formulários de notificação e fichas de informação (JO L 325 de 10.12.2015, p. 1).

([206]) Ver, por exemplo, o acórdão de 2 de fevereiro de 1989, *Comissão/Alemanha*, C-94/87, EU:C:1989:46, n.º 9, bem como o acórdão de 4 de abril de 1995, *Comissão/Itália*, C-348/93, EU:C:1995:95, n.º 17.

6. A alegada subfaturação dos serviços prestados pelo serviço geral da Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle ao seu serviço aeroportuário, entre 2006 e 2012, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

7. As subvenções concedidas pelo FIATA para cobrir as chamadas missões de poder público do aeroporto de La Rochelle não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

8. Os auxílios estatais referidos nos n.ºs 1 a 4 do presente artigo são compatíveis com o mercado interno, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2.º

1. Os contratos de serviços aeroportuários celebrados entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Ryanair em 1 de fevereiro de 2007 e 13 de janeiro de 2010, respetivamente, não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

2. O contrato de serviços aeroportuários celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Aer Arann para a exploração da rota para Cork (Irlanda) não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

3. O contrato de serviços aeroportuários celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Flybe em 18 de março de 2009 para a exploração da rota para Glasgow (Escócia) não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

4. As ações de promoção e as despesas de comunicação relativas à companhia Buzz mencionadas no relatório do CRC não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

5. Os alegados serviços de *marketing* comprados à companhia easyJet mencionados no relatório do CRC não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 3.º

1. As seguintes medidas, que contêm auxílios estatais ilegalmente concedidos pela França à Ryanair e à Airport Marketing Services, conjuntamente, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, são incompatíveis com o mercado interno:

a) o contrato de serviços aeroportuários celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Ryanair em 10 de dezembro de 2003 e o contrato de prestação de serviços de *marketing* celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Ryanair em 1 de dezembro de 2003;

b) o contrato de serviços de *marketing* celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Ryanair em 1 de janeiro de 2004;

c) Os contratos de serviços aeroportuários celebrados entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Ryanair em 1 de maio de 2006 e os contratos de serviços de *marketing* celebrados entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Airport Marketing Services em 1 de abril de 2006;

d) A adenda de 1 de junho de 2007 ao contrato de serviços de *marketing* celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Airport Marketing Services em 1 de abril de 2006;

e) O contrato de serviços de *marketing* celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Airport Marketing Services em 21 de setembro de 2007;

f) Os contratos de serviços de *marketing* celebrados entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Airport Marketing Services em 17 de setembro de 2009;

g) o aditamento de 1 de fevereiro de 2010 ao contrato de serviços aeroportuários celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Ryanair em 13 de janeiro de 2010 e o contrato de prestação de serviços de *marketing* celebrado entre essa câmara de comércio e indústria e a Airport Marketing Services em 25 de fevereiro de 2010;

h) o aditamento de 23 de junho de 2010 ao contrato de serviços de *marketing* celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Airport Marketing Services em 25 de fevereiro de 2010;

i) A adenda de 28 de janeiro de 2011 ao contratos de serviços aeroportuários celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Ryanair em 13 de janeiro de 2010 e a adenda de 11 de fevereiro de 2011 ao contrato de serviços de *marketing* celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Airport Marketing Services de 25 de fevereiro de 2010;

j) o aditamento de 11 de fevereiro de 2011 ao contrato de serviços de *marketing* celebrado entre a Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle e a Airport Marketing Services em 25 de fevereiro de 2010.

2. O auxílio estatal ilegalmente concedido pela França à Jet2, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a título do contrato de serviços aeroportuários e de serviços de *marketing* celebrado em 4 de julho de 2008 pela Câmara de Comércio e Indústria de La Rochelle com a Jet2, é incompatível com o mercado interno.

Artigo 4.º

1. A França deve recuperar junto dos beneficiários os auxílios estatais referidos no artigo 3.º. A Ryanair e a Airport Marketing Services são solidariamente obrigadas a reembolsar os auxílios referidos no artigo 3.º, n.º 1.

2. Os montantes a recuperar vencem juros desde a data em que foram postos à disposição dos beneficiários até à data da sua recuperação efetiva.

3. Os juros são calculados numa base composta, em conformidade com o capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 e com o Regulamento (CE) n.º 271/2008 que altera o Regulamento (CE) n.º 794/2004.

4. A França anula todos os pagamentos em suspenso do auxílio visado no artigo 1.º, com efeitos a contar da data de adoção da presente decisão.

Artigo 5.º

1. A recuperação do auxílio visado no artigo 3.º é imediata e efetiva.

2. A França deve assegurar a aplicação da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da data da respetiva notificação.

Artigo 6.º

1. No prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, a França deve comunicar à Comissão as seguintes informações:

a) os montantes de auxílio a recuperar em aplicação do artigo 4.º;

b) o cálculo dos juros de recuperação;

c) uma descrição pormenorizada das medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão;

d) os documentos que demonstrem que os beneficiários foram intimados a reembolsar os auxílios.

2. A França deve manter a Comissão informada sobre a evolução das medidas nacionais adotadas para aplicar a presente decisão, até estar concluída a recuperação dos auxílios visados no artigo 3.º. Deve imediatamente transmitir, mediante simples pedido da Comissão, informações sobre as medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão. Deve prestar também informações pormenorizadas sobre os montantes dos auxílios e dos juros já recuperados junto dos beneficiários.

Artigo 7.º

A destinatária da presente decisão é a República Francesa.

Feito em Bruxelas, em 26 de julho de 2022.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Membro da Comissão