DECIZII

DECIZIA (UE) 2023/1683 A COMISIEI

din 26 iulie 2022

cu privire la măsura SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) pusă în aplicare de Franța în favoarea operatorului aeroportului din La Rochelle și a anumitor companii aeriene care operează pe acest aeroport

[notificată cu numărul C(2022) 5145]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

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

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

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

întrucât:

1. **PROCEDURA**

(1) Prin scrisorile din 28 iulie 2008, 20, 22 și 23 septembrie 2008, 1 și 21 octombrie 2008 și 20 noiembrie 2008, Comisia a primit plângeri din partea mai multor cetățeni cu privire la avantajele pe care aeroportul La Rochelle-Île de Ré (denumit în continuare „aeroportul") le-ar acorda companiei aeriene Ryanair, precum și cu privire la contribuțiile financiare de care ar fi beneficiat aeroportul. Plângerile se refereau la raportul privind constatările finale ale Curții de Conturi Regionale din Poitou-Charentes (denumită în continuare „CRC") din 13 mai 2008 (denumit în continuare „raportul CRC") referitoare la gestionarea Camerei de Comerț și Industrie din La Rochelle (denumită în continuare „CCI").

(2) Prin scrisoarea din 17 martie 2009, Comisia a transmis autorităților franceze o versiune neconfidențială a plângerilor și le-a invitat, totodată, să prezinte observații cu privire la măsurile în cauză. Această scrisoare a fost trimisă din nou de Comisie la 25 mai 2011. Prin scrisoarea din 20 iunie 2011, autoritățile franceze au solicitat prelungirea termenului pentru transmiterea răspunsului până la data de 26 iulie 2011; Comisia a acceptat acest termen prin scrisoarea din 21 iunie 2011. Autoritățile franceze au solicitat o nouă prelungire a termenului, până la 26 august 2011, termen pe care Comisia l-a acceptat prin scrisoarea din 28 iulie 2011. În cele din urmă, autoritățile franceze au transmis răspunsurile solicitate prin scrisoarea din 30 august 2011.

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

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

(3) Prin scrisoarea din 11 aprilie 2011, Comisia a solicitat informații suplimentare companiei Ryanair, care a răspuns prin scrisoarea din 22 iulie 2011. Prin scrisoarea din 14 octombrie 2011, Comisia a trimis observațiile respective Franței, în scopul formulării de observații. În lipsa unui răspuns, Comisia și-a reiterat solicitarea la 16 noiembrie 2011. Prin scrisoarea din 21 noiembrie 2011, autoritățile franceze au informat Comisia că nu doresc să răspundă la observațiile Ryanair.

(4) Prin scrisoarea din 8 februarie 2012, Comisia a informat Franța cu privire la decizia sa (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii") de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) în ceea ce privește eventualele ajutoare acordate de CCI companiilor aeriene Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet și Buzz.

(5) Prin scrisoarea din 22 februarie 2012, Comisia a solicitat Franței informații suplimentare. Prin scrisoarea din 12 martie 2012, Franța a solicitat o nouă prelungire a termenului de răspuns la solicitările de informații suplimentare, formulate în decizia de inițiere a procedurii și în scrisoarea din 22 februarie 2012. La 13 aprilie 2012, Franța și-a prezentat observațiile, împreună cu informațiile și documentele solicitate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii. Având în vedere lipsa anumitor informații, Comisia și-a reiterat solicitarea adresată Franței prin scrisoarea din 19 aprilie 2012. În cele din urmă, autoritățile franceze au răspuns prin scrisoarea din 27 aprilie 2012.

(6) La 16 aprilie 2012, Ryanair a transmis Comisiei observațiile sale cu privire la alte cazuri în care a fost implicată și a solicitat Comisiei să ia în considerare observațiile sale pentru toate cazurile de ajutor de stat în care este implicată Ryanair.

(7) Decizia Comisiei a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([3]) la 4 mai 2012. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile în cauză în termen de o lună de la data respectivei publicări.

(8) Prin scrisoarea din 16 iulie 2012, Comisia a solicitat din nou informații suplimentare Franței. Franța a răspuns prin scrisoarea din 16 august 2012 (și rectificarea la aceasta din 5 septembrie 2012).

(9) Comisia a primit observații de la părțile interesate. CCI și-a prezentat observațiile la 24 iulie 2012. La 1 iunie 2012 și-a prezentat observațiile filiala Ryanair, Airport Marketing Services (denumit în continuare „AMS"). În plus, la 1 iunie 2012, 3 iunie 2013, 3 februarie 2014 și 10 aprilie 2015, Ryanair a prezentat o serie de observații și rapoarte de analiză economică întocmite de o firmă de consultanță în domeniul analizei economice (Oxera).

(10) De asemenea, Comisia a primit observații de la o serie de alte părți interesate, inclusiv de la entități publice ([4]), întreprinderi ([5]), asociații ([6]) și persoane fizice.

(11) În plus, la 11 aprilie 2013, 23 decembrie 2013, 9 și 31 ianuarie 2014, 7 februarie 2014, 28 martie 2014, 27 ianuarie 2015, 7 decembrie 2015 și 1 aprilie 2019, Ryanair a prezentat o serie de observații cu caracter general, toate referitoare la mai multe cazuri de ajutor de stat inițiate de Comisie și în care a fost implicată compania Ryanair. La 15 și 29 septembrie 2014, Ryanair a prezentat, de asemenea, rapoarte de analiză economică întocmite de Oxera referitoare la mai multe cazuri de ajutor de stat în care a fost implicată Ryanair.

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

([4]) *Conseillers du Commerce Extérieur* [Consilieri în Domeniul Comerțului Exterior] (30.5.2012), Departamentul Charente-Maritime (8.6.2012), *Office de Tourisme de La Rochelle* [Biroul de Turism din La Rochelle] (4.6.2012), CCI din Poitou-Charentes (1.6.2012), CCI din Angoulême (4.6.2012), *Charente-Maritime Tourisme* [Consiliul de Turism din Charente-Maritime] (1.6.2012), *Communauté d'Agglomération de La Rochelle* [Autoritatea pentru Aglomerarea Urbană La Rochelle] (4.6.2012), Primăria Royan (29.5.2012), *Vendée Tourisme* [Consiliul de Turism din Vendée] (30.5.2012) și Regiunea 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 [o asociație a comunității locale] (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Asociația hotelierilor din La Rochelle-Ile de Ré] (31.5.2012), Envol Vert [o asociație de protecție a mediului] (3.6.2012), Ile de Ré Tourisme [Consiliul de Turism din Ile de Ré] (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Asociația profesioniștilor în domeniul navigației din La Rochelle] (30.5.2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) [Asociația birourilor de informare turistică din Charente-Maritime] (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

(12) Prin scrisorile din 15 iunie 2012, 3 mai 2013, 9 și 23 ianuarie 2014, 4 februarie 2014, 2 iulie 2014, 12 septembrie 2014, 19 mai 2015, 16 decembrie 2015 și 17 mai 2019, Comisia a transmis Franței observațiile formulate de părțile interesate. Comisia a oferit Franței ocazia de a răspunde la aceste observații. Franța a răspuns la aceste scrisori la 13 iulie 2012, 25 iulie 2012, 29 ianuarie 2014, 23 mai 2014, 18 decembrie 2015 și 24 iunie 2019. În scrisoarea sa din 13 iulie 2012, Franța a informat Comisia că nu are comentarii cu privire la observațiile prezentate, în pofida remarcilor pe care le trimisese deja în legătură cu cazul aeroportului din Marsilia Provence ([7]). În plus, prin scrisorile din 25 iulie 2012, 29 ianuarie 2014, 23 mai 2014 și 18 decembrie 2015, Franța a informat Comisia că nu dorește să prezinte comentarii cu privire la observațiile terților.

(13) Comisia a comunicat în scris Franței și părților terțe interesate care au transmis deja observații intenția sa de a evalua compatibilitatea măsurilor de ajutor în discuție cu piața internă pe baza dispozițiilor din Orientările UE privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene ([8]) (denumite în continuare „Orientările din 2014"). Comisia a invitat destinatarii acestor scrisori să își prezinte eventualele observații în acest sens. În plus, la 15 aprilie 2014, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([9]) a fost publicat un aviz prin care Franța și părțile terțe interesate erau invitate să își prezinte observațiile în acest sens.

(14) La 19 martie 2014, Franța și-a prezentat observațiile cu privire la Orientările din 2014.

(15) Comisia a primit observații din partea CCI (11 iunie 2014), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Autoritatea pentru Aglomerarea Urbană La Rochelle] (6 iunie 2014), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) [Asociația birourilor de informare turistică din Charente-Maritime] (13 mai 2014), CCI din Angoulême (7 mai 2014), Irium Holding Group SAS (2 mai 2014), Groupe Cafés Merling (30 aprilie 2014) și ONG-ul Transport & Environnement (13 mai 2014). Prin scrisoarea din 2 iulie 2014, diferitele observații au fost transmise Franței, care nu a dorit să formuleze niciun răspuns.

(16) Prin scrisoarea din 19 mai 2015, Comisia a solicitat Franței informații suplimentare. Franța a răspuns prin scrisorile din 4 august 2015, 18 noiembrie 2015, 4 decembrie 2015 și 14 martie 2016.

(17) Prin scrisoarea din 18 noiembrie 2016, Comisia a solicitat Franței informații suplimentare. Franța a răspuns prin scrisorile din 20 decembrie 2016, 15 februarie 2017, 11 iulie 2017 și 20 iulie 2017.

(18) Prin scrisoarea din 29 martie 2017, Comisia a solicitat Franței informații suplimentare. Franța a răspuns prin scrisoarea din 18 august 2017.

(19) Prin scrisoarea din 19 mai 2017, Comisia a solicitat Franței informații suplimentare. Franța a răspuns prin scrisorile din 18 august 2017 și 15 noiembrie 2017.

(20) Prin scrisoarea din 18 august 2017, Comisia a solicitat Franței informații suplimentare. Franța a răspuns prin scrisoarea din 16 aprilie 2018.

(21) Prin scrisoarea din 5 decembrie 2017, Comisia a solicitat Franței informații suplimentare. Franța a răspuns prin scrisoarea din 16 februarie 2018.

(22) Prin scrisoarea din 9 aprilie 2019, Comisia a solicitat Franței informații suplimentare. Franța a răspuns prin scrisoarea din 21 iunie 2019.

2. **AEROPORTUL DIN LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ**

(23) Aeroportul din La Rochelle-Île de Ré este situat în La Rochelle, în departamentul Charente-Maritime din Franța, la 5 km nord-vest de La Rochelle și la 2 km de podul Île de Ré. Aeroportul este deschis traficului comercial național și internațional.

([7]) Decizia (UE) 2016/1698 a Comisiei din 20 februarie 2014 privind măsurile SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/07) puse în aplicare de Franța în favoarea aeroportului din Marsilia Provence și a companiilor aeriene care utilizează aeroportul (JO L 260, 27.9.2016, p. 1).

([8]) Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).

([9]) JO C 113, 15.4.2014, p. 30.

(24) În 1936, statul francez, orașul La Rochelle și CCI au luat decizia de a deschide un aeroport. Această decizie se încadra în domeniul de aplicare permis de Legea din 20 iunie 1933 de modificare a Legii din 9 aprilie 1898 privind camerele de comerț. Legea din 9 aprilie 1898 privind camerele de comerț, astfel cum a fost formulată inițial, prevedea că „camerele de comerț și industrie pot fi declarate concesionare de lucrări publice sau însărcinate cu servicii publice, în special cele referitoare la porturile maritime și la căile navigabile". Legea din 20 iunie 1933 a extins această dispoziție la aeroporturi. Aerodromul a fost deschis în 1939.

(25) Pista principală a aeroportului are o lungime de 2 255 de metri și o lățime de 45 de metri. Franța estimează că aeroportul are o capacitate teoretică maximă anuală de 700 000 de pasageri.

(26) Aeroportul este exploatat de CCI, care este și proprietarul aeroportului. Conturile serviciului aeroport (denumit în continuare „serviciul aeroport" sau „CCI-aeroport") sunt separate de cele ale serviciului general al CCI (denumit în continuare „serviciul general al CCI") ([10]).

(27) Traficul de pasageri pe aeroportul din La Rochelle observat pe parcursul ultimilor ani este prezentat în tabelul 1 de mai jos. Conform punctului 15 din Orientările comunitare din 2005 privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale ([11]) (denumite în continuare „Orientările din 2005"), aeroportul din La Rochelle este un aeroport din categoria D, adică un „aeroport regional mic".

(28) În cursul perioadei examinate, aeroportul a fost utilizat în principal de companiile aeriene low-cost, și anume de Ryanair, Airlinair (redenumită Hop în 2013), Flybe, easyJet, Jet2 și Buzz. Rutele sunt exploatate anual sau sezonier sau, în cazul zborurilor charter, ad-hoc. Aeroportul este utilizat și pentru zboruri de agrement, zboruri militare și zboruri de serviciu oficial.

(29) Potrivit Franței, rutele exploatate în perioada care face obiectul procedurii oficiale de investigare au fost următoarele:

Tabelul 1

Traficul aerian derulat pe aeroportul din La Rochelle în perioada 2001-2006

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Mișcări comerciale		***3 414***	***3 114***	***2 891***	***1 850***	***1 949***	***2 714***
din care:	rute regulate	*3 200*[4]	*2 929*	*2 741*	*1 636*	*1 797*	*2 487*
	altele	*214*	*185*	*150*	*214*	*152*	*227*
Mișcări ale aeronavelor de turism și de afaceri		***24 919***	***25 462***	***26 537***	***25 333***	***20 084***	***23 033***
din care:	aeronave private care aparțin aerocluburilor	*12 382*	*10 984*	*12 113*	*11 329*	*6 909*	*8 102*
	aeronave care aparțin aerocluburilor	*12 537*	*14 478*	*14 424*	*14 004*	*13 175*	*14 931*
Mișcări ale aeronavelor militare și ale aeronavelor de serviciu oficial		***1 890***	***2 179***	***2 285***	***1 616***	***844***	***1 298***
Altele (inclusiv lucru aerian)		***4 063***	***4 516***	***4 458***	***4 633***	***3 696***	***5 629***
Mișcări totale		***34 286***	***35 271***	***36 171***	***33 432***	***26 573***	***32 674***

([10]) Serviciul general al CCI este responsabil pentru celelalte activități ale CCI, cum ar fi reprezentarea intereselor întreprinderilor din regiunea La Rochelle. El furnizează, de asemenea, servicii pentru aceste întreprinderi, oferind asistență pentru crearea, dezvoltarea și transferul unei întreprinderi și asigurând formare inițială și continuă.

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Traficul de pasageri pe rutele regulate	***72 912***	***89 339***	***92 427***	***97 521***	***125 858***	***178 938***
La Rochelle-Paris	*23 312 ([5])*	*9 132 ([6])*	*18 785*			
La Rochelle-Clermont-Ferrand	*20 060*	*23 263*	*22 194*	*5 909*		
La Rochelle-Londra	*25 227 ([4])*	*54 544*	*51 448 ([8])*	*72 092*	*79 373*	*100 168*
La Rochelle-Southampton				*17 335 ([9])*	*17 328*	*16 290*
La Rochelle-Birmingham					*19 286 ([11])*	*12 229*
La Rochelle-Dublin						*22 357 ([12])*
La Rochelle-Bristol						*12 943 ([13])*
La Rochelle-Lyon	*4 313*	*2 364*		*2 185 ([10])*	*9 871*	*14 951*
La Rochelle-Bordeaux		*36 ([7])*				
Alți pasageri comerciali	***3 712***	***2 387***	***1 375***	***2 821***	***1 705***	***1 934***
din care: naționali	*2 381*	*740*	*497*	*1 313*	*367*	*1 067*
internaționali	*1 331*	*1 647*	*878*	*1 508*	*1 338*	*867*
Numărul total de pasageri îmbarcați sau debarcați	***76 681***	***91 854***	***93 802***	***100 404***	***127 563***	***180 888***
Din care pasageri în tranzit (numărați o singură dată)	***57***	***128***	***31***	***62***	***0***	***16***
Traficul de marfă	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Sursa: autoritățile franceze.

Deschiderea de rute regulate:

([4]) Ruta La Rochelle-Londra a fost deschisă la 5 aprilie 2001.

([5]) Ruta La Rochelle-Paris a fost suspendată la 1 octombrie 2001.

([6]) Ruta La Rochelle-Paris a fost preluată de Air Jet la 15 iulie 2002, apoi de Air Atlantique în mai 2003 și suspendată ulterior la 31 decembrie 2004.

([7]) Ruta La Rochelle-Bordeaux a fost exploatată de Air Jet în perioada 15 iulie-19 august 2002.

([8]) Ruta La Rochelle-Londra a fost suspendată în aprilie 2003 (preluarea Buzz de către Ryanair).

([9]) Ruta La Rochelle-Southampton a fost deschisă la 24 iunie 2004 de Flybe.

([10]) Ruta La Rochelle-Lyon (via Poitiers) a fost deschisă la 14 octombrie 2004 de Airlinair.

([11]) Ruta Rochelle-Birmingham a fost deschisă la 27 martie 2005 de Flybe.

([12]) Ruta La Rochelle-Dublin a fost deschisă la 29 aprilie 2006 de Ryanair.

([13]) Ruta Rochelle-Bristol a fost deschisă la 21 iulie 2006 de easyJet.

Tabelul 2

Traficul aerian derulat pe aeroportul din La Rochelle în perioada 2007-2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Mișcări comerciale	***3 398***	***3 464***	***2 650***	***2 925***	***3 833***
din care: rute regulate	*3 069*	*3 042*	*2 320*	*2 511*	*3 400*
altele	*329*	*422*	*330*	*414*	*433*
Mișcări ale aeronavelor de turism și de afaceri	***21 699***	***22 311***	***21 112***	***20 041***	***19 934***
din care: aeronave private care aparțin aerocluburilor	*7 332*	*7 162*	*7 800*	*7 080*	*6 705*
aeronave care aparțin aerocluburilor	*14 367*	*15 149*	*13 312*	*12 961*	*13 229*
Mișcări ale aeronavelor militare și ale aeronavelor de serviciu oficial	***1 376***	***1 489***	***1 598***	***1 760***	***1 306***
Altele (inclusiv lucru aerian)	***6 501***	***5 948***	***4 785***	***5 010***	***4 606***
Mișcări totale	***32 974***	***33 212***	***30 145***	***29 736***	***29 679***
Traficul de pasageri pe rutele regulate	***217 493***	***209 668***	***162 822***	***186 034***	***223 396***
La Rochelle-Lyon	*17 754*	*18 524*	*15 196*	*15 524*	*18 968*
La Rochelle-Londra (Stansted)	*112 257*	*100 312*	*60 348*	*54 773*	*65 966*
La Rochelle-Birmingham	*9 824*	*7 607*	*4 917*	*4 681*	*4 708*
La Rochelle-Southampton	*16 789*	*11 786*	*10 720*	*12 978*	*12 413*
La Rochelle-Dublin	*14 578*	*19 960*	*20 198*	*17 182*	*13 985*
La Rochelle-Bristol	*21 572*	*13 391*	*14 224*	*14 572*	*14 126*
La Rochelle-Manchester ([1])	*5 102*	*6 498*	*2 693*	*3 697*	*2 679*
La Rochelle-Londra (Gatwick) ([2])	*19 617*	*14 289*	*9 158*	*11 799*	*16 707*
La Rochelle-Glasgow ([3])		*2 692*	*1 516*	*1 537*	
La Rochelle-Edinburgh ([4])		*8 360*	*6 068*	*3 158*	*4 103*
La Rochelle-Leeds Bradford ([5])		*4 434*	*4 152*	*4 404*	*4 875*
La Rochelle-Cork ([6])		*1 815*	*2 881*	*2 584*	
La Rochelle-Bruxelles ([7])			*10 546*	*16 320*	*17 140*
La Rochelle-Nisa ([8])			*205*		
La Rochelle-Cork ([9])				*10 366*	*10 392*
La Rochelle-Oslo ([10])				*12 459*	*13 677*
La Rochelle-Porto ([11])					*17 167*
La Rochelle-Paris ([12])					*6 490*
Alți pasageri comerciali	***2 595***	***4 670***	***5 902***	***5 395***	***5 452***
Numărul total de pasageri îmbarcați sau debarcați	***220 577***	***215 145***	***168 969***	***191 599***	***229 214***
Din care pasageri în tranzit (numărați o singură dată)	***489***	***807***	***245***	***170***	***366***
Traficul de marfă	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Sursa: autoritățile franceze.

Deschiderea de rute regulate:

([1]) Ruta La Rochelle-Manchester a fost deschisă de Flybe la 22 mai 2007.

([2]) Ruta La Rochelle-London Gatwick a fost deschisă de easyJet la 14 iulie 2007.

([3]) Ruta La Rochelle-Glasgow a fost deschisă de easyJet la 3 mai 2008.

([4]) Ruta La Rochelle-Edinburgh a fost deschisă de Jet2 la 17 mai 2008.

([5]) Ruta La Rochelle-Leeds Bradford a fost deschisă de Jet2 la 24 mai 2008.

([6]) Ruta La Rochelle-Cork a fost deschisă de Aer Arann la 24 mai 2008.

([7]) Ruta La Rochelle-Brussels a fost deschisă de Ryanair la 5 iunie 2009.

([8]) Ruta La Rochelle-Nice a fost deschisă de Airlinair la 16 mai 2009.

([9]) Ruta La Rochelle-Cork a fost deschisă de Ryanair la 1 iunie 2010.

([10]) Ruta La Rochelle-Oslo a fost deschisă de Ryanair la 2 aprilie 2010.

([11]) Ruta La Rochelle-Porto a fost deschisă de Ryanair la 28 martie 2011.

([12]) Ruta La Rochelle-Paris a fost deschisă de Airlinair la 8 aprilie 2011.

(30) Tabelul 3 de mai jos prezintă numărul total de pasageri care au utilizat aeroportul între 2000 și 2012, la plecare și la sosire.

Tabelul 3

Traficul și mișcările de pe aeroportul din La Rochelle

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pasageri pe rutele regulate	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Alți pasageri comerciali	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Mișcări comerciale	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Mișcări necomerciale	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Mișcări totale	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Marfă	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sursa: autoritățile franceze și, pentru cifrele din 2012, *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re* (cifrele din 2012 acoperă întregul trafic de pasageri).

3. **DESCRIEREA MĂSURILOR**

(31) Măsurile care fac obiectul procedurii oficiale de investigare se referă la:

— sprijinul financiar acordat operatorului aeroportuar de diferite organisme și autorități publice din 2001 până la lansarea procedurii oficiale de investigare, la 8 februarie 2012;

— diferitele contracte semnate de operatorul aeroportuar cu companiile aeriene din 2001 până la lansarea procedurii oficiale de investigare, la 8 februarie 2012.

3.1. **Măsuri în favoarea aeroportului**

3.1.1. *Finanțarea operațiunilor*

3.1.1.1. Subvenții pentru atribuțiile de serviciu public

(32) În perioada 2001-2011, autoritățile publice au finanțat diverse atribuții de serviciu public desfășurate de aeroportul din La Rochelle în materie de siguranță și securitate (a se vedea tabelul 4 de mai jos). Aceste finanțări se încadrează în domeniul de aplicare al procedurii oficiale de investigare.

(33) Potrivit Franței, această finanțare acoperă cheltuielile aferente atribuțiilor de serviciu public, a căror punere în aplicare revine operatorilor aeroportuari și a căror plată revine statului. Finanțarea se înscrie în sistemul general de finanțare a atribuțiilor de serviciu public din aeroporturile franceze, astfel cum este prevăzut în legislația națională. Acest sistem se bazează pe o taxă fiscală – taxa de aeroport –, precum și pe un instrument de finanțare suplimentar. Contextul acestor instrumente și normele care le reglementează, precum și atribuțiile finanțate de acestea au fost deja descrise într-o serie de decizii recente ale Comisiei ([12]). Totuși, Comisia dorește să sublinieze următoarele aspecte care trebuie luate în considerare la examinarea măsurilor care fac obiectul prezentei decizii.

(34) Prin lege, atribuțiile în materie de siguranță și securitate aeroportuară sunt încredințate operatorilor aeroportuari ([13]), care iau măsurile necesare în temeiul dreptului UE și al dreptului național și acoperă costurile aferente. Acestea sunt apoi rambursate prin intermediul taxei de aeroport, ale cărei venituri sunt alocate exclusiv pentru a acoperi costul atribuțiilor de interes general legate de siguranță și securitate.

(35) Principiile care reglementează funcționarea acestui instrument de finanțare și categoriile de cheltuieli care pot fi acoperite sunt prezentate în detaliu în două texte de referință ([14]). Taxa de aeroport este percepută de entități publice sau private care exploatează aerodromuri care, în ultimul an calendaristic pentru care sunt disponibile cifre, au înregistrat cifre de trafic (îmbarcare sau debarcare) de peste 5 000 de unități de trafic (o unitate de trafic = un pasager sau 100 kg de trimiteri poștale sau de marfă).

(36) În conformitate cu articolul 1609*c* din Codul fiscal general, „[l]a fiecare aerodrom, veniturile provenite din taxă se alocă finanțării serviciilor de stingere a incendiilor și de salvare, a prevenirii riscului reprezentat de animalele sălbatice, a măsurilor de securitate și a măsurilor de protecție a mediului. Un procent din veniturile fiscale, stabilit anual printr-un ordin [interministerial], trebuie utilizat pentru finanțarea echipamentelor automate de control la frontieră prin intermediul identificării biometrice, instalate în aeroporturi. Cuantumul taxei se stabilește pe baza nevoilor de finanțare ale fiecărui aerodrom, ținând seama în special de serviciile furnizate pentru respectarea reglementărilor în vigoare și de evoluția preconizată a cifrelor privind traficul, a cheltuielilor și a celorlalte venituri ale operatorului.”

([12]) A se vedea în special Decizia (UE) 2016/633 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.33961 pus în aplicare de către Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Nîmes-Uzès-Le Vigan, a Veolia Transport Aéroport de Nîmes, a Ryanair Limited și a Airport Marketing Services Limited (JO L 113, 27.4.2016, p. 32), „decizia privind aeroportul din Nîmes”, considerentele 32-43. A se vedea, de asemenea, Decizia (UE) 2015/1227 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.22614 (C 53/2007) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din PauBéarn, Ryanair, Airport Marketing Services și Transavia (JO L 201, 30.7.2015, p. 109), „decizia privind aeroportul din Pau”, considerentele 98-108.

([13]) Articolele L.6332-3 și L.6341-2 din Codul transporturilor.

([14]) Articolul 1609*c* din Codul fiscal general privind taxa de aeroport și Ordinul interministerial din 30 decembrie 2009 privind modalitățile de emitere a declarațiilor de către operatorii de aerodrom în scopul stabilirii cuantumului taxei de aeroport pentru pasageri.

(37) Prin urmare, valoarea taxei este stabilită anual pentru fiecare aeroport în parte, pe baza cheltuielilor legate de siguranță și securitate care trebuie acoperite. În acest scop, operatorii de aerodrom întocmesc o declarație anuală a cheltuielilor și a cifrelor privind traficul. Aceste declarații sunt transmise autorității locale de siguranță a aviației civile, care le verifică și le aprobă în lumina legislației în vigoare. Cuantumul taxei este calculat de Autoritatea Aeronautică Civilă Franceză (*Direction générale de l'aviation civile*), care efectuează un control suplimentar al tuturor cifrelor declarate, ținând seama de rezultatele cumulate din anii precedenți. Valoarea taxei este apoi stabilită printr-un ordin interministerial publicat în jurnalul oficial al Franței.

(38) În plus, articolul 1609*c* din Codul fiscal general prevede că cifrele declarate de operatorii aeroportuari pot face obiectul verificărilor Autorității Aeronautice Civile Franceze.

(39) Normele de gestionare a acestui proces au fost stabilite inițial într-o circulară, iar începând cu anul 2010, normele aplicabile au fost cele prevăzute în Ordinul interministerial din 30 decembrie 2009 privind modalitățile de emitere a declarațiilor de către operatorii de aerodrom în scopul stabilirii cuantumului taxei de aeroport pentru pasageri. Normele se aplică în același mod tuturor aeroporturilor franceze.

(40) Pe lângă taxa de aeroport, operatorul aeroportului din La Rochelle a primit și subvenții de stat prin intermediul Fondului de intervenție pentru aeroporturi și transport aerian („FIATA"). FIATA a fost concepută pentru a suplimenta veniturile provenite din taxa de aeroport, care sunt adesea insuficiente pentru aeroporturile cu volume scăzute de trafic, deoarece acestea nu pot impune o taxă prea mare utilizatorilor lor. În 2008, statul a înlocuit FIATA cu o suprataxă la taxa de aeroport, rezultatul fiind că valoarea taxei a devenit mai mare decât ceea ce este necesar pentru acoperirea cheltuielilor legate de siguranță și securitate în anumite aeroporturi. Astfel se creează un excedent care este redistribuit celor mai mici aeroporturi pentru a le suplimenta veniturile provenite din taxa de aeroport.

(41) În ceea ce privește procedura de reglementare menționată mai sus, Franța a transmis Comisiei o prezentare generală a tuturor subvențiilor acordate aeroportului din La Rochelle prin intermediul resurselor de stat pentru atribuții de interes public. Aceste subvenții sunt prezentate în tabelul 4 în continuare:

Tabelul 4

Cheltuielile aferente atribuțiilor de serviciu public (siguranță și securitate) și subvențiile plătite aeroportului pentru aceste atribuții

Tipul subvenției (în EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
	VOLUMUL TRAFICULUI												
Trafic de pasageri (la plecare)	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**
	CHELTUIELILE LEGATE DE SIGURANȚĂ												
Servicii de protecție împotriva incendiilor și de siguranță a aeronavelor și prevenirea riscului reprezentat de animalele sălbatice	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 siguranță	**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**
	CHELTUIELILE LEGATE DE SECURITATE												
c – Instalații și dispozitive pentru controlul de securitate al bagajelor de cală	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 – Controlul accesului în zona restricționată	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 – Controlul de securitate al persoanelor și al bagajelor de mână	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 securitate (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**
	CHELTUIELI TOTALE PENTRU SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE												
Cheltuieli totale pentru siguranță/securitate (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**
Cheltuieli generale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180 982	188 447	211 712	**581 141**
Taxe de siguranță și securitate ale operatorilor de aerodrom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 526	8 556	**11 082**
(A) Cheltuieli totale	**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 DE AEROPORT												
Prelevare per pasager	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	—

Tipul subvenției (în EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Cost per pasager	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	—
Taxă pentru marfă	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	—
	RESURSE												
Venituri provenite din taxă	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**
Încasări din supratаxa din 2008	—	—	—	—	—	—	—	—	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	**4 431 794**
Subvenții ale autorităților locale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Alte resurse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Subvenții pentru aeroporturi (anterior FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	—	—	—	—	**2 739 599**
(B) Resurse totale	**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**
	SOLD												
Soldul anual al atribuțiilor de serviciu public (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**
Sold cumulat	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**
Cheltuieli financiare	599	4 021	5 799	90	– 12 443	– 4 050	3 040	– 5 648	– 26 546	– 25 729	– 24 626	– 23 799	**– 110 292**
Rata de actualizare	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	—
Soldul multianual al atribuțiilor de serviciu public (soldul cumulat actualizat)	**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**

Sursa: autoritățile franceze.

3.1.1.2. Presupusa subfacturare a serviciilor furnizate de serviciul general al CCI aeroportului din La Rochelle

(42) Serviciul general al CCI furnizează servicii care sunt comune diferitelor sale componente, inclusiv serviciului aeroport, în special servicii de contabilitate, de IT și de resurse umane. În tabelul 5 de mai jos sunt prezentate serviciile facturate de CCI aeroportului din La Rochelle.

Tabelul 5

Sumele facturate de serviciul general al CCI serviciului aeroport în perioada care face obiectul investigației

	Administrare generală	Comunicații	RU	Contabilitate	IT	Studii/proiecte	Cheltuieli	Contribuții facturate
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

Sursa: autoritățile franceze.

(43) Autoritățile franceze au clarificat următoarele aspecte cu privire la serviciile furnizate de CCI aeroportului din La Rochelle.

— Cheltuielile cu administrarea generală acoperă costurile aferente a două subservicii, și anume costul subserviciului „reprezentanți aleși”, care este calculat în funcție de numărul de ordini de zi tratate, și costul serviciului „direcția generală”, care este calculat în funcție de timpul utilizat de director pentru fiecare serviciu.

— În ceea ce privește serviciile de comunicații, CCI-aeroport nu dispune de un departament de comunicații și utilizează serviciul de comunicații al serviciului general al CCI. La sfârșitul anului, costul serviciului de comunicații se calculează în funcție de timpul utilizat și de cheltuielile aferente fiecărui serviciu și fiecărei activități.

— Costul serviciilor de resurse umane depinde de numărul de fișe de salariu emise.

— În ceea ce privește serviciile de contabilitate, se evaluează numărul de înregistrări contabile, iar costul serviciului este distribuit proporțional în funcție de numărul de înregistrări.

— Costul serviciului de IT se calculează pe baza defalcării costurilor fiecărui element informatic.

— În ceea ce privește serviciul de studii/proiecte, timpul utilizat pentru un anumit proiect și/sau o anumită atribuție este criteriul cel mai relevant pentru evaluarea costurilor.

(44) În plus, autoritățile franceze au subliniat că sumele facturate în perioada 2001-2005 erau sume forfetare. În 2006 a fost introdusă prima cheie de repartizare, iar cheile de repartizare au fost apoi îmbunătățite pentru perioada 2007-2012. Cheia de repartizare este un mijloc de repartizare a cheltuielilor care folosește o proporție sau un procent fix, în funcție de natura cheltuielilor indirecte, pentru a determina cota care corespunde unui anumit domeniu de activitate (și/sau serviciu). Cheile de repartizare prezumă existența unei relații proporționale între cheltuieli și serviciul prestat. Cheile de repartizare prezentate în tabelul 5 se bazează pe șase criterii diferite, în funcție de serviciul furnizat aeroportului de către serviciul general al CCI. Cheile de repartizare se bazează pe ipoteze, indiferent de domeniul în care sunt utilizate. În consecință, în cazul de față, cu excepția cazului în care se poate demonstra că factorii aleși sau tehnicile de calcul utilizate pentru chei au fost complet nerealiste sau grav defectuoase, nu se poate considera că respectivele chei sunt incorecte sau subevaluate. Autoritățile franceze au confirmat că criteriile utilizate ca bază pentru cheile de repartizare sunt obiective și relevante.

(45) În sfârșit, autoritățile franceze au precizat sumele facturate, precum și evoluția cifrelor privind traficul de pasageri în perioada 2001-2012.

— Din 2001 până în 2005 a fost facturată o sumă totală de 433 160 EUR. În aceeași perioadă, traficul a crescut, dar cifra medie anuală a rămas sub 100 000 de pasageri.

— În 2006 a fost facturată o sumă totală de 162 000 EUR. În anul respectiv, numărul de pasageri ai aeroportului a crescut semnificativ, ajungând la 180 890, ceea ce reprezintă o creștere de 42 % față de 2005.

— Din 2007 până în 2012 a fost facturată o sumă totală de 1 386 000 EUR. În 2007, numărul de pasageri a depășit 200 000.

3.1.1.3. Presupusa suprafacturare a serviciilor furnizate de CCI aeroportului din Rochefort/Saint-Agnant

(46) În perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2002 și 30 iunie 2006, directorul aeroportului din La Rochelle și un secretar au contribuit la gestionarea și exploatarea aeroportului din Rochefort/Saint-Agnant (denumit în continuare „aeroportul din Rochefort") în baza unui contract de servicii încheiat în parteneriat cu Camera de Comerț și Industrie din Rochefort ([15]). CCI din La Rochelle a fost selectată pentru a gestiona aeroportul din Rochefort la 11 iulie 2001, în urma unei proceduri competitive de licitație.

(47) Contractul de servicii a avut drept obiect gestionarea și exploatarea aeroportului din Rochefort, acoperind aspecte precum serviciile de administrare generală, serviciile legate de lucrări și achiziționarea de echipamente, precum și serviciile pentru utilizatori.

(48) Costul total al serviciilor furnizate pe întreaga durată a contractului (2002-2006) a fost de 991 235 EUR ([16]). CCI din La Rochelle a primit 293 264 EUR pentru aceste servicii.

([15]) Aceste servicii au fost furnizate în conformitate cu un contract încheiat între un consorțiu format din CCI din Rochefort și CCI din La Rochelle, pe de o parte, și Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort [autoritatea comună a aeroportului din Rochefort], pe de altă parte.

([16]) Tabelul 21 din raportul CRC.

3.1.1.4. Avansuri rambursabile acordate de serviciul general al CCI

Tabelul 6

Defalcarea avansurilor rambursabile 2001-2012

(în EUR)

Anul	Avansuri
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**

Sursa: autoritățile franceze.

(49) În perioada 2001-2012, serviciul general al CCI a efectuat plăți în avans rambursabile către aeroport în valoare totală cumulată de 7 061 199 EUR. Aceste avansuri rambursabile au fost acordate fără cerința referitoare la rentabilitatea capitalului. Potrivit Franței, acestea sunt împrumuturi pe care aeroportul trebuie să le ramburseze. Avansurile sunt înregistrate ca active în bilanțul serviciului general al CCI și ca pasive în bilanțul aeroportului, CCI utilizând activele imobiliare ale aeroportului drept garanție pentru recuperarea împrumuturilor.

(50) Autoritățile franceze au afirmat că scopul avansurilor rambursabile era de a furniza aeroportului lichiditățile necesare pentru a demara proiecte de investiții legate de infrastructură, pe de o parte, și, pe de altă parte, de a echilibra bugetul și de a acoperi astfel – temporar, întrucât era vorba despre plăți în avans – deficitul de exploatare al aeroportului.

3.1.1.5. Contribuții financiare din partea autorităților locale la măsurile de promovare puse în aplicare de aeroportul din La Rochelle

(51) CCI a primit subvenții din partea Regiunii Poitou-Charentes, a Departamentului Charente-Maritime și a Communauté d'Agglomération de La Rochelle, pentru a contribui la măsurile de promovare puse în aplicare de aeroportul din La Rochelle. Tabelul 7 de mai jos oferă o imagine de ansamblu a acestor diferite subvenții.

Tabelul 7

Contribuțiile financiare preconizate și plătite efectiv de diferitele autorități locale pentru măsurile de promovare puse în aplicare de aeroportul din La Rochelle

(în EUR)

Contribuții financiare preconizate	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007** [1]	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departamentul 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
Regiunea 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
Contribuții financiare plătite efectiv	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departamentul 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
Regiunea Poitou-Charentes			115 000		85 000								
TOTAL			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Sursa: autoritățile franceze.

[1] Potrivit informațiilor furnizate de autoritățile franceze, în perioada 2007-2009 nu s-a realizat nicio contribuție financiară la măsurile de promovare puse în aplicare de aeroportul din La Rochelle.

(52) Aceste contribuții au fost plătite în baza unor contracte încheiate între CCI, pe de o parte, și Departamentul Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle și Regiunea Poitou-Charentes, pe de altă parte.

(53) Autoritățile franceze nu au putut pune la dispoziția Comisiei decât două contracte încheiate în 2010, unul cu Departamentul Charente-Maritime, iar celălalt cu Communauté d'Agglomération de La Rochelle ([17]).

(54) Prin cele două contracte încheiate în anul 2010, Departamentul Charente-Maritime și Communauté d'Agglomération de La Rochelle s-au angajat să finanțeze o parte dintre „măsurile de promovare pe care CCI intenționează să le lanseze vizând turiștii străini și în special piețele din Londra, Dublin, Oslo și Bruxelles, întrucât se exploatează rute către aceste orașe" ([18]). Contractele nu precizează însă tipul de măsuri de promovare care urmau să fie puse în aplicare de CCI sau de furnizorii de servicii. În special, contractele nu menționează faptul că furnizorii de servicii vor fi companii aeriene sau filiale ale acestora.

3.1.2. *Granturi pentru investiții*

(55) În perioada 2001-2005, mai multe autorități locale și Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) au acordat subvenții aeroportului din La Rochelle (denumite în continuare „granturi pentru investiții") pentru a finanța diverse investiții în valoare totală de aproximativ 3 milioane EUR (a se vedea tabelul 8 de mai jos):

— Consiliul General din Charente-Maritime a acordat aeroportului o alocare pentru echipamente în valoare de 46 000 EUR în 2001 și o alocare în valoare de 744 000 EUR în 2005;

— Consiliul Regional Poitou-Charentes a acordat aeroportului o alocare pentru echipamente în valoare de 744 000 EUR în 2005;

— Communauté d'Agglomération de La Rochelle a acordat aeroportului o alocare pentru echipamente în valoare de 967 000 EUR în 2005;

— FEDR a acordat aeroportului o subvenție de 485 000 EUR în 2005.

(56) Aceste granturi au finanțat o serie de investiții, printre care:

— construirea unei noi săli de plecări și sosiri;

— consolidarea, prelungirea și lărgirea pistei;

— consolidarea și lărgirea căii de rulare;

— consolidarea și extinderea pozițiilor de staționare ale aeronavelor; și

— crearea unui bazin de decantare pentru a alinia aeroportul la Legea apelor.

(57) Autoritățile franceze au afirmat, de asemenea, că investițiile urmăreau în special să garanteze că aeronavele utilizate în mod obișnuit de companiile aeriene europene (B737, A320) pot funcționa în condiții de siguranță prin extinderea pistei până la o lățime de 45 de metri (La Rochelle era unul dintre puținele aeroporturi comerciale cu o pistă cu o lățime de 30 de metri), prin prelungirea acesteia cu 115 metri spre vest (pentru a aborda parțial impactul pragului decalat asupra distanței de aterizare) și prin adaptarea căilor de rulare și a platformelor astfel încât să permită aeronavelor să se deplaseze în condiții de siguranță. În plus, anumite investiții au permis aeroportului să își îndeplinească obligațiile de protecție a mediului (Legea apelor).

(58) Autoritățile franceze au afirmat că aeroportul din La Rochelle nu a primit granturi pentru a finanța construirea unei parcări cu plată în 2006 și extinderea ulterioară a acesteia în 2008.

(59) Tabelul 8 de mai jos oferă o imagine de ansamblu a tuturor măsurilor de investiții pentru care au fost acordate granturi pentru investiții.

(60) Potrivit autorităților franceze, partea din investiții neacoperită de granturi a fost finanțată de CCI, proprietarul și operatorul aeroportului.

([17]) Aceste contracte au fost transmise Comisiei la 4 iunie 2012.

([18]) Observațiile introductive din contractele dintre CCI și Departamentul Charente-Maritime și Communauté d'Agglomération de La Rochelle, semnate la 29 iunie 2010 și, respectiv, 16 iulie 2010.

Tabelul 8

Imagine de ansamblu a tuturor măsurilor pentru care s-au acordat granturi pentru investiții

(în EUR)

Natura investiției	Costul total al investiției	Data acordării subvenției	Organismul public contribuitor	Valoarea subvenției
Renovare și modernizare (inclusiv pistă)	5 876 000	4.1.2001	Consiliul General	46 000
		2.12.2005	FEDR	485 000
		29.10.2004	Consiliul General	744 000
		14.3.2005	Consiliul Regional	744 000
		23.3.2005	Communauté d'Agglomération	967 000
TOTAL				2 986 000

Sursa: autoritățile franceze.

3.2. **Măsuri în favoarea companiilor aeriene**

3.2.1. *Comentarii referitoare la tarifele de aeroport*

(61) Potrivit Franței, prețurile tuturor serviciilor aeroportuare furnizate de operatorul aeroportuar diferiților utilizatori ai aeroportului sunt stabilite în funcție de baremul său de tarife pentru serviciile aeroportuare. Fiecare tarif propus este prezentat spre avizare Comitetului Economic Consultativ („Cocoeco"), permițând astfel consultarea utilizatorilor aeroporturilor cu privire la tarifele în vigoare (companii aeriene, sindicate ale lucrătorilor, societăți care desfășoară activități de lucru aerian, asociații). Prin urmare, potrivit Franței, creșterile tarifelor non-aeronautice sunt transmise Cocoeco în fiecare an. Fiecare tarif propus de operator este trimis, de asemenea, prefectului departamentului înainte de intrarea sa în vigoare, împreună cu avizul Cocoeco.

(62) Franța a transmis Comisiei baremele tarifelor pentru serviciile aeroportuare care s-au aplicat în perioada 2001-2013. De asemenea, Franța a transmis Comisiei toate avizele emise de Cocoeco în perioada 2001-2013, însă nu și pentru anul 2005, întrucât Cocoeco nu s-a reunit în anul respectiv.

(63) Franța a afirmat, de asemenea, că tariful pentru iluminatul pistei este plătit de companiile aeriene în funcție de următoarele aspecte: dacă se aplică sau nu normele aviației civile care reglementează mișcările pe timp de noapte sau în condiții meteorologice nefavorabile (în astfel de cazuri, serviciul de navigație aeriană este responsabil pentru a determina dacă trebuie să se utilizeze sau nu iluminatul) sau dacă pilotul solicită iluminatul. Potrivit autorităților franceze, informațiile necesare cu privire la utilizarea sau nu a iluminatului în timpul unei mișcări a unei aeronave sunt furnizate de serviciul de navigație aeriană din La Rochelle, ceea ce permite ca suma să fie facturată de operator companiei aeriene.

(64) Franța afirmă că aeroportul primește următoarele tarife non-aeronautice: (i) tarife pentru ocuparea proprietății de stat (parte fixă și parte variabilă în funcție de cifra de afaceri generată) pentru următoarele activități: parcări auto, societăți de închirieri auto, hangare de aeronave, restaurante, magazine, publicitate; și (ii) diverse servicii furnizate contra cost.

3.2.2. *Contracte cu companiile aeriene*

(65) Investigația Comisiei se referă la contractele care reglementează plata serviciilor furnizate de aeroport pentru activitățile aeronautice ale companiilor aeriene (denumite în continuare „contracte de servicii aeroportuare") și la contractele care reglementează plata serviciilor de marketing furnizate aeroportului de companiile aeriene (denumite în continuare „contracte de servicii de marketing") încheiate de CCI și de companiile aeriene din 2001 până la lansarea procedurii oficiale de investigare la 8 februarie 2012.

(66) Comisia a examinat contractele privind tarifele de aeroport și/sau contractele de servicii de marketing încheiate de CCI și de următoarele companii aeriene: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz și easyJet.

3.2.2.1. Contractele încheiate cu Ryanair/AMS

(67) Potrivit Franței, tabelul următor conține toate contractele încheiate de CCI cu Ryanair și AMS în perioada care face obiectul investigației:

Tabelul 9

Lista contractelor încheiate de CCI și Ryanair/AMS

Nr. crt.	Contract	Data semnării	Perioada acoperită de contract
1	Contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Contractul de servicii de marketing CCI-Ryanair (Regatul Unit și alții)	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Contractul de servicii de marketing CCI-Ryanair (Regatul Unit și alții)	3.6.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS nr. 1 (Regatul Unit)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
D	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS nr. 2 (Irlanda)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
2	Contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair nr. 1 (Regatul Unit)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair nr. 2 (Irlanda)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Actul adițional la contractul de servicii de marketing CCI-AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Actul adițional la contractul de servicii de marketing CCI-AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS nr. 1 (Regatul Unit)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS nr. 2 (Belgia)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS nr. 3 (Irlanda)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Actul adițional la contractul de servicii de marketing CCI-AMS	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Actul adițional nr. 1 la contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Actul adițional nr. 1 la contractul de servicii de marketing CCI-AMS	23.6.2010	23.6.2010-30.3.2013
7	Actul adițional nr. 2 la contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012

Nr. crt.	Contract	Data semnării	Perioada acoperită de contract
M	Actul adițional nr. 2 la contractul de servicii de marketing CCI-AMS	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Actul adițional nr. 3 la contractul de servicii de marketing CCI-AMS	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

(a) Contractele de servicii aeroportuare încheiate de CCI și Ryanair

(68) Astfel cum se arată în tabelul 9, CCI și Ryanair au încheiat mai multe contracte de stabilire a tarifelor de aeroport și a tarifelor pentru serviciile de handling la sol în perioada care face obiectul investigației.

(69) Cu privire la toate contractele de servicii aeroportuare care fac obiectul prezentei secțiuni, Franța a afirmat că:

— nivelurile tarifelor de aeroport stabilite în contracte sunt cele aprobate de Cocoeco și se aplică tuturor companiilor aeriene;

— CCI nu furnizează alte servicii de handling la sol decât realimentarea cu combustibil;

— Companiei Ryanair nu i-a fost facturat tariful pentru iluminatul pistei, deoarece a operat doar zboruri în timpul zilei și, prin urmare, nu a necesitat utilizarea iluminatului.

(70) Prin urmare, din examinarea acestor contracte reiese în mod clar că tarifele de aeroport aplicate companiei Ryanair în baza fiecărui contract corespund grilei tarifare generale aprobate de Cocoeco.

— *Contractul nr. 1: contractul din 10 decembrie 2003*

(71) Acest prim contract, semnat la 10 decembrie 2003 între CCI și Ryanair, care s-a aplicat retroactiv pentru o perioadă de trei ani începând de la 1 mai 2003, a stabilit valoarea tarifelor de aeroport aplicabile companiei Ryanair. Prin acest contract, Ryanair s-a angajat să exploateze o rută zilnică între aeroportul din La Rochelle și Londra Stansted și să deschidă eventual una sau mai multe rute către Bruxelles-Charleroi, Frankfurt-Hahn sau orice alt aeroport, cu condiția ca rutele în cauză să permită Ryanair să opereze de pe aeroportul din La Rochelle timp de cel puțin 340 de zile pe an în fiecare an care face obiectul contractului.

(72) Conform articolului 2 litera (b) din contractul nr. 1 din 10 decembrie 2003, Ryanair trebuia, de asemenea, să plătească un tarif pentru handling la sol în valoare de [...] EUR pentru fiecare aeronavă BAe 146-300, de [...] EUR pentru fiecare Boeing 737-300 și de [...] EUR pentru fiecare Boeing 737-800. Franța a susținut inițial în scrisoarea sa din 30 august 2011 că, în afară de alimentarea cu combustibil, CCI „nu furnizează alte servicii de handling la sol" și că „utilizatorii încheie contracte direct cu un terț privat pentru servicii de handling la sol". În răspunsul său din 12 aprilie 2012, Franța a explicat, de asemenea, că CCI a acționat doar ca intermediar între Ryanair și Atlantica, societatea de handling la sol. Potrivit CCI, contractul de servicii aeroportuare din 10 decembrie 2003 încheiat între CCI și Ryanair nu a făcut decât să precizeze prețul stabilit de Atlantica. Franța și CCI afirmă că, începând cu anul 2007, Ryanair a negociat direct cu Atlantica. Această responsabilitate a fost transferată către Atlantica prin contractul de handling la sol din 1 februarie 2007, care a menținut tariful stabilit în contractul anterior în ceea ce privește serviciile de handling la sol pentru aeronavele Boeing 737-800 ale companiei Ryanair.

— *Contractul nr. 2: contractul din 1 mai 2006*

(73) Acest contract a fost încheiat între CCI și Ryanair la 1 mai 2006 pentru o perioadă de trei ani. Prin acest contract, Ryanair s-a angajat să exploateze o rută între La Rochelle și Londra Stansted care să genereze un trafic de cel puțin 95 000 de pasageri pe an.

— *Contractul nr. 3: contractul din 1 mai 2006*

(74) Acest contract a fost încheiat între CCI și Ryanair la 1 mai 2006 pentru o perioadă de trei ani. Prin acest contract, Ryanair s-a angajat să exploateze o rută între La Rochelle și Dublin care să genereze un trafic de cel puțin 45 000 de pasageri pe an.

— *Contractul nr. 4: contractul din 1 februarie 2007*

(75) Acest contract a înlocuit implicit contractul nr. 2 și a fost încheiat între CCI și Ryanair la 1 februarie 2007, urmând să expire la 30 aprilie 2009. Prin acest contract, Ryanair s-a angajat să exploateze o rută zilnică între aeroportul din La Rochelle și Londra Stansted și să deschidă eventual una sau mai multe rute către Bruxelles-Charleroi, Frankfurt-Hahn sau orice alt aeroport. Compania s-a angajat, de asemenea, să opereze de pe aeroportul din La Rochelle timp de cel puțin 340 de zile pe an în fiecare an care face obiectul contractului. Începând cu 1 februarie 2007, Atlantica a prestat servicii de handling la sol pentru Ryanair în baza contractului de handling la sol menționat în considerentul 71.

— *Contractul nr. 5: contractul din 13 ianuarie 2010*

(76) Acest contract a fost încheiat între CCI și Ryanair la 13 ianuarie 2010 și s-a aplicat retroactiv de la 1 mai 2009 pentru o perioadă de trei ani. Prin acest contract, Ryanair s-a angajat să exploateze o rută zilnică între aeroportul din La Rochelle și Londra Stansted, Dublin și Bruxelles-Charleroi și să deschidă eventual una sau mai multe rute către orice alt aeroport deservit de Ryanair.

(77) Acest contract a fost modificat de două ori prin cele două acte adiționale prezentate în continuare:

— *Contractul nr. 6: Actul adițional nr. 1 din 1 februarie 2010 la contractul nr. 5 din 13 ianuarie 2010*

(78) Acest act adițional la contractul nr. 5 din 13 ianuarie 2010, în vigoare până la 31 martie 2013, a stabilit rutele care urmau să fie exploatate de Ryanair de pe aeroportul din La Rochelle începând cu sezonul de vară 2010, în următoarele condiții:

— London Stansted: trafic minim de 53 000 de pasageri (la sosire și la plecare) pentru fiecare an întreg;

— Dublin (doar pe perioada verii): trafic minim de 17 000 de pasageri (la sosire și la plecare) pentru fiecare an întreg;

— Bruxelles-Charleroi (doar pe perioada verii): trafic minim de 17 000 de pasageri (la sosire și la plecare) pentru fiecare an întreg;

— Oslo Rygge (doar pe perioada verii): trafic minim de 17 000 de pasageri (la sosire și la plecare) pentru fiecare an întreg.

(79) Acest act adițional a completat contractul nr. 5 din 13 ianuarie 2010.

— *Contractul nr. 7: Actul adițional nr. 2 din 28 ianuarie 2011 la contractul nr. 5 din 13 ianuarie 2010*

(80) Prin acest act adițional la contractul nr. 5 din 13 ianuarie 2010, Ryanair s-a angajat să exploateze o rută doar pe perioada verii către Porto, începând din sezonul de vară 2011, cu un trafic minim de 17 000 de pasageri (la sosire și la plecare) pentru fiecare an întreg.

(b) Contractele de servicii de marketing încheiate între CCI și Ryanair/AMS

(81) Astfel cum se arată în tabelul 9, CCI a încheiat și o serie de contracte de marketing. În perioada 2003-2006, CCI a încheiat aceste contracte cu Ryanair; începând cu anul 2006, acestea au fost încheiate cu AMS, o filială deținută integral de Ryanair.

— *Contractul A: contractul din 1 decembrie 2003 cu Ryanair*

(82) La 1 decembrie 2003 a fost încheiat un contract între CCI și Ryanair, care s-a aplicat retroactiv de la 1 mai 2003 până la 31 decembrie 2003. Ryanair s-a angajat să exploateze o rută zilnică între aeroportul din La Rochelle și Londra Stansted începând cu 1 mai 2003 și să deschidă eventual una sau mai multe rute suplimentare către Frankfurt-Hahn, Bruxelles-Charleroi sau orice alt aeroport, operând cel puțin 340 de zile pe an.

(83) Prin acest contract, Ryanair s-a angajat să afișeze pe site-ul său trei linkuri către site-uri de turism referitoare la regiunea La Rochelle și să lanseze o campanie de promovare a rutelor sale către aeroportul din La Rochelle.

(84) CCI a plătit către Ryanair suma de [...] EUR:

— [...] EUR la semnarea contractului;

— [...] EUR la prezentarea de către Ryanair a unui rezumat al campaniilor de marketing puse în aplicare și al costului acestora, care trebuia să fie de cel puțin [...] EUR;

— *Contractul B: contractul din 3 iunie 2004 cu Ryanair.*

(85) La 3 iunie 2004, între CCI și Ryanair a fost încheiat un contract care acoperea perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2004 și 30 aprilie 2006. Ryanair s-a angajat să exploateze o rută zilnică între aeroportul din La Rochelle și Londra Stansted începând cu 1 ianuarie 2004 și să deschidă eventual una sau mai multe rute suplimentare către Frankfurt-Hahn, Bruxelles-Charleroi sau orice alt aeroport, operând cel puțin 340 de zile pe an. Ryanair s-a angajat, de asemenea, la un factor de încărcare de cel puțin 60 % pentru zborurile sale.

(86) Prin acest contract, Ryanair s-a angajat să afișeze pe site-ul său linkuri către site-uri de turism referitoare la regiunea La Rochelle.

(87) CCI a plătit către Ryanair suma de [...] EUR pe an, cifră care urma să fie redusă dacă Ryanair nu și-ar fi atins obiectivele privind factorul de încărcare. Această sumă urma să fie apoi recalculată pe baza numărului de pasageri transportați. Plățile urmau să fie efectuate trimestrial, iar eventualele plăți excedentare urmau să fie compensate în anul următor.

(88) Comisia nu a primit niciun document care să indice suma exactă plătită de CCI companiei Ryanair pentru următorii doi ani.

— *Contractul C: contractul din 1 aprilie 2006 încheiat cu AMS cu privire la Regatul Unit*

(89) La 1 aprilie 2006, CCI și AMS au încheiat un contract cu o durată de 3 ani, care a intrat în vigoare la 1 mai 2006. Acest contract are legătură cu angajamentul companiei Ryanair de a exploata o rută între La Rochelle și Londra Stansted cu un trafic minim de 95 000 de pasageri pe an.

(90) Prin acest contract, AMS s-a angajat să presteze diverse servicii de marketing pe site-ul www.ryanair.com contra sumei de [...] EUR pe an sau de [...] EUR pe lună. Serviciile respective presupuneau:

— includerea unui link către un site desemnat de CCI pe pagina principală www.ryanair.com în limba engleză ([19]) timp de 56 de zile, contra sumei de [...] EUR;

— includerea a patru paragrafe de 150 de cuvinte în secțiunea „Cinci lucruri de făcut” de pe pagina destinației La Rochelle de pe site-ul Ryanair, contra sumei de [...] EUR;

— includerea a două linkuri către un site desemnat de CCI în bara de stare de pe pagina destinației La Rochelle de pe site-ul Ryanair, contra sumei de [...] EUR;

— includerea unui link către un site desemnat de CCI în secțiunea „Cinci lucruri de făcut” de pe pagina destinației La Rochelle de pe site-ul Ryanair, contra sumei de [...] EUR;

— trimiterea unui e-mail de promovare a destinației La Rochelle către abonații site-ului Ryanair din Regatul Unit și Irlanda, contra sumei de [...] EUR.

(91) Părțile aveau posibilitatea să convină cu privire la servicii suplimentare. CCI urma să efectueze plăți lunare pentru aceste servicii pe baza facturilor trimise de AMS.

— *Contractele D și E: contractul din 1 aprilie 2006 și actul adițional la acesta din 1 iunie 2007, încheiat cu AMS cu privire la Irlanda*

(92) La 1 aprilie 2006, CCI și AMS au încheiat contractul D, care acoperea o perioadă de trei ani și a intrat în vigoare la 1 mai 2006. Acest contract are legătură cu angajamentul companiei Ryanair de a exploata o rută între La Rochelle și Dublin cu un trafic minim de 45 000 de pasageri pe an.

(93) Prin acest contract, AMS s-a angajat să afișeze pe site-ul Ryanair, www.ryanair.com, un link către un site creat de CCI timp de 212 zile pe an, contra sumei de [...] EUR pe an sau de [...] EUR pe lună. Părțile aveau posibilitatea să convină cu privire la servicii suplimentare. CCI urma să efectueze plăți lunare pentru aceste servicii pe baza facturilor trimise de AMS.

([19]) În limba engleză în original: „the www.ryanair.com English language homepage”.

(94) Contractul D a fost modificat la 1 iunie 2007 printr-un act adițional (contractul E), care aduce modificări serviciilor de marketing pentru anul 2007: AMS s-a angajat să afișeze pe site-ul Ryanair un link către un site creat de CCI timp de 45 de zile în perioada iunie-septembrie 2007, în loc de 212 zile pe an, contra sumei de [...] EUR.

— *Contractul F: contractul din 21 septembrie 2007 încheiat cu AMS cu privire la Regatul Unit*

(95) La 21 septembrie 2007, CCI-aeroport a semnat contractul F, care se referea la servicii de marketing destinate site-ului Ryanair pentru Regatul Unit. Contractul F a modificat contractul C și a prevăzut servicii de marketing suplimentare față de cele deja programate, și anume trimiterea a cinci e-mailuri de promovare suplimentare în cursul iernii 2007-2008 către cei 255 000 de abonați vorbitori de limba engleză din lista de corespondență a Ryanair. Costul acestor servicii suplimentare urma să fie de [...] EUR.

— *Contractul G: contractul din 17 septembrie 2009 încheiat cu AMS cu privire la Regatul Unit*

(96) La 17 septembrie 2009, CCI și AMS au încheiat un contract cu o durată de trei ani, care s-a aplicat retroactiv de la 1 ianuarie 2009. Acest contract are legătură cu angajamentul companiei Ryanair de a exploata o rută între La Rochelle și Londra Stansted cu un trafic minim de 53 000 de pasageri pe an.

(97) Prin acest contract, AMS s-a angajat să presteze diverse servicii de marketing contra sumei de [...] EUR pe an. Serviciile respective presupuneau:

— afișarea unui link către un site desemnat de CCI pe pagina principală pentru Regatul Unit a site-ului Ryanair, www.ryanair.com, timp de 22 de zile, contra sumei de [...] EUR;

— includerea unui paragraf pe pagina destinației La Rochelle de pe site-ul Ryanair, contra sumei de [...] EUR;

— afișarea unui link către un site desemnat de CCI în bara de stare de pe pagina destinației La Rochelle de pe site-ul Ryanair, contra sumei de [...] EUR.

(98) Suma totală pentru aceste servicii era de [...] EUR, la care s-a aplicat o reducere. Părțile aveau posibilitatea să convină cu privire la servicii suplimentare.

— *Contractele H și J: contractul din 17 septembrie 2009 și actul adițional la acesta, încheiate cu AMS cu privire la Belgia*

(99) La 17 septembrie 2009, CCI și AMS au încheiat un contract cu o durată de trei ani, care s-a aplicat retroactiv de la 1 ianuarie 2009 (contractul H). Acest contract are legătură cu angajamentul companiei Ryanair de a exploata o rută între La Rochelle și Bruxelles-Charleroi cu un trafic minim de 9 000 de pasageri în primul an și 16 000 de pasageri în următorii doi ani.

(100) Prin acest contract, AMS s-a angajat să afișeze pe pagina principală a site-ului Ryanair pentru Țările de Jos/Belgia (www.ryanair.com) ([20]) un link desemnat de CCI timp de 95 de zile în primul an și de 160 de zile în următorii doi ani. Costul acestor servicii era de [...] EUR și, respectiv, de [...] EUR, CCI trebuind să plătească [...] EUR în primul an și [...] EUR în anii următori. Părțile aveau posibilitatea să convină cu privire la servicii suplimentare.

(101) Acest contract a fost modificat în aceeași zi prin contractul J, prin care AMS s-a angajat să afișeze un link către site-ul desemnat de CCI pe pagina principală pentru Țările de Jos/Belgia a site-ului Ryanair, www.ryanair.com, pentru o perioadă suplimentară de 10 zile în 2009. Costul acestui serviciu suplimentar urma să fie de [...] EUR.

— *Contractul I: contractul din 17 septembrie 2009 cu AMS cu privire la Irlanda*

(102) La 17 septembrie 2009, CCI și AMS au încheiat un alt contract cu o durată de trei ani, care s-a aplicat retroactiv de la 1 ianuarie 2009 (contractul I). Acest contract are legătură cu angajamentul companiei Ryanair de a exploata o rută între La Rochelle și Dublin cu un trafic minim de 17 000 de pasageri pe an.

([20]) În limba engleză în original: „the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage".

(103) Prin acest contract, AMS s-a angajat să afișeze un link către un site desemnat de CCI pe pagina principală a versiunii site-ului Ryanair pentru Irlanda, www.ryanair.com, timp de 200 de zile. Tariful pentru acest serviciu era de [...] EUR, urmând să fie facturat CCI la un cost anual de [...] EUR. Părțile aveau posibilitatea să convină cu privire la servicii suplimentare.

— *Contractul K: contractul din 25 februarie 2010 cu AMS*

(104) La 25 februarie 2010, CCI și AMS au încheiat un contract cu o durată de trei ani, care a intrat în vigoare la 31 martie 2010 (contractul K). Acest contract a înlocuit și a anulat contractele anterioare dintre părți.

(105) În 2009, au fost încheiate trei contracte de servicii de marketing care acopereau fiecare dintre piețele pe care erau planificate măsuri de promovare, și anume Regatul Unit, Irlanda și Belgia. Însă în 2010 părțile au încheiat un contract unic pentru toate aceste trei piețe.

(106) Acest contract are legătură cu exploatarea de către Ryanair a rutelor care leagă aeroportul din La Rochelle de Regatul Unit, Irlanda, Belgia și Norvegia (aceasta din urmă fiind o rută nouă). Deși nu conține nicio cerință privind numărul de pasageri sau frecvența zborurilor, contractul prevede totuși că, în cazul unei reduceri a frecvenței sau al anulării uneia dintre rutele în cauză, pachetul de servicii de marketing ar fi modificat în consecință.

(107) Prin acest contract, AMS s-a angajat să presteze diverse servicii de marketing contra sumei de [...] EUR pe an. Serviciile respective presupuneau:

— introducerea a cinci paragrafe în secțiunea „Cinci lucruri de făcut” de pe site-ul Ryanair;

— afișarea a trei linkuri pe site-ul Ryanair;

— afișarea unui link pe pagina principală a versiunilor site-ului Ryanair pentru Irlanda, Norvegia și Țările de Jos, timp de 90 de zile;

— afișarea unui link pe pagina principală a versiunii site-ului Ryanair pentru Regatul Unit, timp de 50 de zile.

(108) Părțile aveau posibilitatea să convină cu privire la servicii suplimentare.

(109) Acest contract a fost modificat prin cele trei acte adiționale prezentate în continuare:

— *Contractul L: Actul adițional nr. 1 la contractul K din 25 februarie 2010 cu privire la Irlanda*

(110) Primul act adițional la contractul K din 25 februarie 2010 a fost semnată la 23 iunie 2010. Acest act adițional are legătură cu angajamentul companiei Ryanair de a exploata o rută între La Rochelle și Cork. Prin acest contract, AMS s-a angajat să prelungească la 70 de zile perioada în care urma să afișeze pe site-ul Ryanair, www.ryanair.com, un link către un site ales de CCI, contra sumei de [...] EUR.

— *Contractul M: Actul adițional nr. 2 la contractul K din 25 februarie 2010 cu privire la Portugalia*

(111) Prin acest contract, semnat la 11 februarie 2011, AMS s-a angajat să presteze diverse servicii de marketing contra sumei de [...] EUR, care urma să fie facturată la un cost anual de [...] EUR. Serviciile respective presupuneau:

— afișarea unui link către un site desemnat de CCI în secțiunea „Aeroporturi și turism” de pe pagina principală a versiunii site-ului Ryanair pentru Portugalia, www.ryanair.com, timp de 365 de zile pe an;

— prezentarea destinației La Rochelle (text, imagine și link ales de CCI) pe prima pagină a versiunii site-ului Ryanair pentru Portugalia, timp de patru săptămâni pe an.

— *Contractul N: Actul adițional nr. 3 la contractul K din 25 februarie 2010 cu privire la Norvegia*

(112) Un al treilea act adițional la contractul K din 25 februarie 2010 a fost semnat în 2011. Prin acest contract, AMS s-a angajat să presteze diverse servicii de marketing contra sumei de [...] EUR, care urma să fie facturată la un cost de [...] EUR în primul an și de [...] EUR în al doilea an.

(113) În primul an (de la 31 martie 2011 până la 31 octombrie 2011), serviciile au fost următoarele:

— prezentarea destinației La Rochelle (text, imagine și link ales de CCI) pe prima pagină a versiunii site-ului Ryanair pentru Norvegia, timp de șase săptămâni pe an;

— includerea unui banner web ales de CCI în bara de stare din partea dreaptă a paginii principale a versiunii site-ului Ryanair pentru Norvegia, timp de patru luni pe an.

(114) În al doilea an (de la 31 martie 2012 până la 31 octombrie 2012), serviciile au fost următoarele:

— prezentarea La Rochelle (text, imagine și link ales de CCI) pe prima pagină a versiunii site-ului Ryanair pentru Norvegia, timp de trei săptămâni pe an;

— includerea unui banner web ales de CCI în bara de stare din partea dreaptă a paginii principale a versiunii site-ului Ryanair pentru Norvegia, timp de trei luni pe an.

3.2.2.2. Contractele cu Flybe, Aer Arann și Jet2

(a) Decizia de stabilire a tarifelor din 27 martie 2008

(115) Decizia de stabilire a tarifelor din 27 martie 2008 prezentată Cocoeco prevede stimulente pentru deschiderea de noi rute regulate. Această decizie de stabilire a prețurilor prevede un sistem de reduceri degresive ale tarifelor aeronautice, limitate la trei ani pentru deschiderea de noi rute sau continuarea exploatării rutelor existente în timpul perioadei de planificare orară de iarnă. Decizia de stabilire a prețurilor prevede condițiile de acordare a acestor reduceri:

— reducerea pentru deschiderea de noi rute regulate ([21]) se acordă în următoarele condiții: (i) rută regulată nouă (sezonieră sau anuală); (ii) lansarea operațiunilor în 2008; și (iii) peste 2 000 de locuri oferite în sezonul IATA de primăvară-vară;

— reducerea pentru exploatarea rutelor de iarnă se acordă în următoarele condiții: (i) rută existentă care nu a fost exploatată niciodată în sezonul IATA de iarnă înainte de 2008; și (ii) măsuri aplicabile numai sezonului de iarnă.

(116) Reducerile disponibile în cadrul acestor măsuri de stimulare sunt prezentate în tabelul 10 de mai jos.

Tabelul 10

Reducerile la tarifele de aeroport prevăzute în decizia de stabilire a prețurilor din 27 martie 2008

	Anul 1	Anul 2	Anul 3
Tariful de aterizare	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Iluminatul pistei	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Staționare	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Tarif pentru pasageri	– 75 %	– 50 %	– 25 %

Sursa: autoritățile franceze.

(b) Contractul cu Jet2

(117) La 4 iulie 2008, CCI a încheiat un contract privind tarifele de aeroport cu compania aeriană Jet2, care acoperea o perioadă de trei ani și care s-a aplicat retroactiv de la 12 mai 2008, pentru serviciile către Edinburgh și Leeds ([22]).

([21]) Potrivit Franței, definiția rutei regulate noi este cea utilizată în Orientările din 2005.

([22]) Contractul din 12 mai 2008 dintre CCI și Jet2 se referă, de asemenea, la o rută între La Rochelle și Belfast, planificată pentru sezonul 2009. Cu toate acestea, potrivit autorităților franceze, ruta La Rochelle-Belfast nu a fost deschisă niciodată.

(118) Acest contract prevede, de asemenea, acordarea unor reduceri semnificative ale tarifelor de aeroport, care corespund celor prevăzute în tabelul 10. Jet2 s-a angajat să ofere cel puțin 2 000 de locuri în fiecare sezon, în caz contrar reducerile urmând să scadă cu 5 % în anul următor.

(119) Conform acestui contract, CCI urma să plătească o „contribuție de sprijin pentru marketing" în valoare de [...] EUR în cursul anului 1 (2008), iar în anii 2 și 3 (teoretic, 2009 și 2010), urma să plătească o contribuție de marketing al cărei cuantum urma să fie „ajustat în funcție de orarul de zbor". Conform acestui contract, cuantumul contribuției de marketing putea fi ajustat printr-un act adițional în funcție de factorul de încărcare atins și de evoluția orarului de zbor. Pentru plata contribuției, contractul prevede că Jet2 trebuia să prezinte o factură însoțită de documente justificative (plan de marketing, facturi pentru activitățile de promovare întreprinse). În plus, pentru a putea beneficia de ajutor, Jet2 s-a angajat să ofere cel puțin 2 000 de locuri pe rută pentru fiecare sezon IATA de primăvară-vară. Conform acestui contract, dacă numărul de locuri menționat anterior nu ar fi fost atins în perioada în cauză, compania Jet2 nu ar fi fost eligibilă pentru a primi contribuția de marketing pentru anul respectiv.

(120) În scrisoarea din 30 august 2011, Franța a informat Comisia că CCI a plătit o sumă de [...] EUR în 2008 și 2009, dar nu a efectuat nicio plată către Jet2 în 2010.

(c) Contractele cu Flybe și Aer Arann

(121) Investigația Comisiei vizează contractele privind tarifele de aeroport încheiate între CCI și Flybe și Aer Arann:

— contractul încheiat la 18 martie 2009 cu Flybe pentru o perioadă de trei ani, care s-a aplicat retroactiv de la 3 mai 2008, pentru un serviciu către Glasgow;

— contractul încheiat cu Aer Arann pentru o perioadă de trei ani începând de la 24 mai 2008 (data semnării nu este menționată în contract) pentru un serviciu către Cork.

(122) Aceste două contracte prevăd acordarea unor reduceri semnificative ale tarifelor de aeroport, care corespund celor prevăzute în tabelul 10. Prin cele două contracte, companiile aeriene s-au angajat să ofere cel puțin 2 000 de locuri în fiecare sezon, în caz contrar reducerile urmând să scadă cu 5 % în anul următor.

(123) Potrivit Franței, aceste reduceri au fost acordate în conformitate cu condițiile prevăzute în decizia de stabilire a tarifelor din 27 martie 2008.

3.2.2.3. Contractele cu Buzz

(124) Potrivit raportului CRC, compania aeriană Buzz, filială a KLM, a deschis prima rută low-cost între La Rochelle și Londra Stansted în primăvara 2001 ([23]). Raportul CRC arată că tarifele de aeroport i se aplicau companiei Buzz în conformitate cu grilele tarifare în vigoare la momentul respectiv. Raportul CRC menționează, de asemenea, că Buzz a beneficiat de măsuri de promovare și de cheltuieli de comunicare în valoare totală de 59 068,51 EUR în 2001 și 2002. În sfârșit, CRC observă că ruta a fost preluată efectiv de Ryanair în 2003, CCI facturând Ryanair pentru serviciile sale în aceleași condiții ca cele aplicate companiei Buzz până la sfârșitul anului.

(125) Franța subliniază că s-a încheiat un contract unic cu Buzz, și anume contractul din 8 noiembrie 2002. Contractul de servicii aeroportuare din 8 noiembrie 2002 încheiat între CCI și Buzz se referă la serviciile regulate operate de Buzz către aeroportul din La Rochelle și la condițiile de utilizare a infrastructurii, acoperind o perioadă de trei ani.

(126) Franța subliniază, de asemenea, că măsurile de promovare și cheltuielile de comunicare referitoare la Buzz menționate în raportul CRC se referă, de fapt, la activități de comunicare desfășurate în temeiul unui contract încheiat cu Maison de la France, nu cu Buzz. Prin urmare, potrivit CCI, nu a fost efectuată nicio plată de marketing către Buzz.

([23]) Potrivit CRC, „deschiderea rutei La Rochelle-Londra Stansted în 2001 a făcut obiectul unui contract de servicii retroactiv din 8 noiembrie 2002 (...), care acoperea o perioadă de trei ani începând din 25 martie 2001".

3.2.2.4. Relația cu easyJet

(127) Raportul CRC menționează că easyJet „a solicitat sprijin pentru marketing în valoare de [...] EUR” pentru ruta Bristol în 2006, sprijin care, la momentul finalizării raportului, ar fi făcut obiectul unui acord verbal.

(128) Franța subliniază că, contrar informațiilor cuprinse în raportul CRC, easyJet nu a primit nicio finanțare pentru servicii de marketing sau de publicitate. Potrivit Franței, deși posibilitatea unei astfel de contribuții a fost discutată în mod informal în cursul negocierilor dintre aeroport și easyJet, acest lucru nu s-a concretizat niciodată și, prin urmare, nu a fost încheiat niciun contract de sprijin pentru marketing cu easyJet.

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

(129) Comisia a considerat necesar să inițieze procedura oficială de investigare pentru a examina, pe de o parte, toate contribuțiile financiare ale diferitelor autorități și organisme publice la CCI, operatorul aeroportului din La Rochelle, între 2001 și data deciziei de inițiere a procedurii, astfel cum se descrie în secțiunea 3.1, și, pe de altă parte, pentru a evalua ajutorul potențial acordat companiilor aeriene în temeiul tuturor contractelor dintre CCI și companiile aeriene, descrise în secțiunea 3.2.2, între 2001 și data deciziei de inițiere a procedurii (8 februarie 2012).

4.1. **Măsuri în favoarea aeroportului**

(130) Analizând contribuțiile financiare acordate CCI, operatorul aeroportului din La Rochelle, Comisia și-a exprimat opinia cu privire la posibila existență a unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și îndoielile cu privire la compatibilitatea unui eventual ajutor cu piața internă, în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

4.1.1. *Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE*

(131) Autoritățile franceze au afirmat că o parte din finanțarea acordată de stat era destinată acoperirii cheltuielilor aferente atribuțiilor de serviciu public care nu constituiau o activitate economică în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Totuși, o astfel de finanțare trebuie să fie utilizată numai pentru a acoperi cheltuielile rezultate din aceste atribuții și nu poate fi alocată altor activități economice ([24]). Comisia a considerat că nu dispunea de suficiente informații cu privire la natura exactă a cheltuielilor aferente atribuțiilor de serviciu public și că nici nu putea exclude posibilitatea ca aeroportul să fi obținut un avantaj prin acoperirea acestor cheltuieli.

(132) Franța a afirmat, de asemenea, că finanțarea în cauză nu constituie un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Franța consideră, de asemenea, că administrarea aeroportului din La Rochelle în ansamblu constituie un serviciu de interes economic general. Prin urmare, Comisia a examinat măsurile de sprijin financiar pentru CCI în lumina jurisprudenței Altmark ([25]). Comisia a considerat că Franța nu a demonstrat îndeplinirea niciuneia dintre cele patru condiții prevăzute în hotărârea Altmark; aceste criterii trebuie îndeplinite pentru a exclude existența unui avantaj atunci când se compensează cheltuielile generate de un serviciu de interes economic general.

(133) În ceea ce privește compatibilitatea contribuțiilor financiare acordate CCI în lumina principiului operatorului economic privat în economia de piață, Comisia nu a putut exclude posibilitatea ca respectivele contribuții financiare să fi acordat CCI un avantaj selectiv pe întreaga perioadă vizată de decizie. În consecință, aceasta nu a putut exclude posibilitatea ca măsurile în cauză să constituie ajutor de stat.

4.1.1.1. Finanțarea infrastructurii și a atribuțiilor de serviciu public

(134) Comisia a afirmat că nu dispune de niciun element care să îi permită să considere că subvențiile pentru infrastructură ale organismelor publice erau profitabile din punct de vedere financiar sau că se preconiza un randament financiar.

([24]) Hotărârea din 18 martie 1997, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Decizia Comisiei din 19 martie 2003 (ajutorul de stat N 309/2002) (JO C 148, 25.6.2003, p. 7) și Decizia Comisiei din 16 octombrie 2002 (ajutorul de stat N 438/2002) – Subvenții acordate autorităților portuare pentru îndeplinirea atribuțiilor de autoritate publică (JO C 284, 21.11.2002, p. 2).

([25]) Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(135) În ceea ce privește subvenția pentru finanțarea atribuțiilor de serviciu public, Comisia avea îndoieli, astfel cum s-a explicat anterior, cu privire la natura exactă a cheltuielilor suportate de stat și care, potrivit autorităților franceze, sunt legate de exercitarea prerogativelor de autoritate publică.

4.1.1.2. Finanțarea operațiunilor

(136) Comisia, întemeindu-și evaluarea pe raportul CRC, a considerat că anumite transferuri financiare între conturile serviciului general al CCI și cele ale serviciului aeroport nu par să fi fost efectuate ca tranzacții pur comerciale.

(137) În primul rând, se pare că serviciul general al CCI a subfacturat o parte dintre serviciile pe care le-a furnizat aeroportului, întrucât contabilitatea aeroportului nu reflectă costul real al acestor servicii. Comisia nu a exclus posibilitatea ca pretinsa subfacturare să fi avut ca scop atenuarea pierderilor suferite de aeroport în perioada 2001-2006.

(138) În continuare, se pare că exploatarea aeroportului a fost finanțată prin avansuri rambursabile, plătite din bugetul general al CCI în conturile sale aferente aeroportului, care par să constituie resurse financiare acordate cu costuri zero.

(139) Comisia a considerat, de asemenea, că sumele plătite CCI pentru gestionarea și exploatarea aeroportului Rochefort păreau să depășească ceea ce s-ar fi preconizat în condiții normale de piață, având în vedere lipsa traficului pe aeroport.

(140) În plus, din suma primită de aeroportul La Rochelle pentru furnizarea acestor servicii, 40 000 EUR nu acopereau costurile suportate de CCI pentru prestarea serviciilor, ci reprezentau, de fapt, un „onorariu al prestatorului de servicii", echivalent cu o rată medie de 16 % din suma totală facturată pentru aceste servicii.

(141) În ceea ce privește contribuțiile financiare pentru exploatarea anumitor rute plătite CCI de diferite autorități publice, Comisia a pus sub semnul întrebării dacă aceste măsuri erau, de fapt, plăți către aeroport, având în vedere că plățile au trecut prin conturile aeroportului, sau dacă au constituit ajutor pentru companiile aeriene în cauză.

4.1.2. *Compatibilitatea ajutorului în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE*

(142) Comisia a aplicat Orientările din 2005 pentru a evalua compatibilitatea măsurilor de investiții cu piața internă ([26]). Comisia a considerat că nu dispunea de toate informațiile necesare pentru a putea aprecia compatibilitatea măsurilor în cauză pe baza criteriilor cuprinse în Orientările din 2005.

(143) De asemenea, Comisia a avut îndoieli cu privire la compatibilitatea cu piața internă a unei eventuale supracompensări a sarcinilor de serviciu public, precum și cu privire la eventuala acordare a unui ajutor de exploatare către CCI.

4.2. **Măsuri în favoarea companiilor aeriene**

(144) În ceea ce privește evaluarea măsurilor în favoarea companiilor aeriene, Comisia și-a exprimat, de asemenea, opinia cu privire la posibila existență a unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și îndoielile cu privire la compatibilitatea unui astfel de ajutor cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

4.2.1. *Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE*

(145) Comisia a evaluat existența unui avantaj selectiv în contractele încheiate cu companiile aeriene examinând dacă, în circumstanțe similare, un operator aeroportuar privat care își desfășoară activitatea în condiții normale de economie de piață ar fi încheiat contracte comerciale similare celor încheiate de CCI.

([26]) Atunci când se analizează anumite măsuri adoptate înainte de publicarea Orientărilor din 2005, trebuie să se țină seama de practica decizională anterioară a Comisiei. Criteriile care au rezultat din practica decizională anterioară au fost consolidate în Orientările din 2005, orientările devenind astfel direct aplicabile acestor măsuri.

(146) În primul rând, Comisia a observat că, în perioada care face obiectul investigației, aeroportul a funcționat în pierdere în fiecare exercițiu financiar și, potrivit raportului CRC ([27]), tarifele aplicate de aeroport făceau discriminare între diferitele companii aeriene ([28]). Din toate aceste motive, Comisia se îndoiește că aeroportul a acționat ca un investitor prudent în relațiile sale comerciale cu companiile aeriene care deservesc aeroportul din La Rochelle.

(147) Pentru a determina dacă operatorul aeroportuar a acționat ca un investitor prudent în economia de piață motivat de perspectiva profitului ([29]), Comisia a considerat că contractele încheiate trebuiau evaluate pentru fiecare perioadă în cauză, ținând seama de momentul semnării lor.

4.2.1.1. Existența unui avantaj selectiv în contractele încheiate cu Ryanair/AMS

(148) Comisia a considerat că contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing trebuiau analizate împreună, Ryanair și AMS constituind, de fapt, un beneficiar unic al măsurilor în cauză. În plus, Comisia a considerat că încheierea contractelor de servicii de marketing a fost condiționată de încheierea de contracte de servicii aeroportuare, singurul beneficiu preconizat al contractelor de servicii de marketing fiind o creștere a numărului de pasageri ai Ryanair care utilizează aeroportul.

(149) În plus, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că operatorul aeroportului, prin încheierea contractelor de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing, a acționat ca un operator prudent în economia de piață, care urmărește o politică structurală, generală sau sectorială, și este motivat de perspectiva unui profit pe termen mai lung sau mai scurt. Comisia a observat că nu exista niciun studiu de piață și/sau un plan de afaceri privind diferitele contracte încheiate cu Ryanair/AMS care să sprijine din punct de vedere economic decizia aeroportului de a lua astfel de angajamente față de Ryanair/AMS.

(150) Potrivit Franței, rațiunea economică a încheierii acestor contracte a fost reprezentată de beneficiile pe care le-ar aduce întreprinderilor și turismului în regiune. Totuși, Comisia a subliniat că considerațiile privind dezvoltarea regională nu pot fi luate în considerare în cadrul testului investitorului prudent ([30]).

(151) Comisia a avut îndoieli cu privire la tarifele de aeroport aplicate companiei Ryanair, în special în ceea ce privește contractul semnat la 10 decembrie 2003, prin care s-a acordat companiei Ryanair o scutire de la tariful pentru iluminatul pistei.

(152) Comisia a observat că diverse entități publice au fost implicate în finanțarea costului contractelor de servicii de marketing. Prin urmare, Comisia a analizat dacă era oportun să se evalueze comportamentul aeroportului împreună cu comportamentul statului sau al altor autorități publice care supraveghează operatorul aeroportuar sau care sunt implicate în finanțarea acestuia.

(153) De asemenea, Comisia a pus sub semnul întrebării existența efectivă a serviciilor de handling la sol care fac obiectul contractelor succesive cu Ryanair, în special contractul de handling la sol dintre Ryanair și CCI din 10 decembrie 2003. În răspunsul său din 30 august 2011, Franța a declarat că CCI nu a furnizat niciun serviciu de handling la sol.

(154) Din toate aceste motive, Comisia a considerat că are îndoieli cu privire la faptul că aeroportul și entitățile publice care au contribuit sau contribuie la cheltuielile de funcționare ale Ryanair au acționat ca un investitor prudent în economia de piață prin încheierea contractelor care fac obiectul investigației.

([27]) Raportul CRC din 13 mai 2008 a publicat rezultatele financiare ale aeroportului pentru perioada 2001-2006. Faptul că aeroportul a înregistrat pierderi și după 2006 a fost menționat de Franța în scrisoarea sa din 30 august 2011.

([28]) Potrivit raportului CRC, Airlinair a fost singura companie aeriană care a plătit tariful pentru iluminat, companiile aeriene low-cost fiind scutite de acest tarif în sezonul de iarnă și chiar și în timpul verii pentru zborurile efectuate pe timp de noapte, astfel cum sunt definite în reglementările din domeniul aviației (a se vedea capitolul 3.1 din raport).

([29]) Hotărârea Curții din 21 martie 1991, Italia/Comisia („Alfa Romeo”), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punctul 20, și Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 12 decembrie 2000, Alitalia/Comisia, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punctul 84.

([30]) Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 21 ianuarie 1999 în cauzele conexate T-129/95, T-2/96 și T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke și Lech-Stahlwerke/Comisia, ECLI:EU:T:1999:7, punctul 120.

4.2.1.2. Existența unui avantaj selectiv în contractele încheiate cu Jet2, Flybe și Aer Arann

(155) Comisia a observat că contractele încheiate cu companiile aeriene Jet2, Flybe și Aer Arann au generat reduceri substanțiale ale tarifelor ([31]) și că, potrivit Franței, aceste reduceri au fost aplicate în mod nediscriminatoriu tuturor companiilor aeriene care îndeplineau criteriile prevăzute în decizia de stabilire a prețurilor din 27 martie 2008 (a se vedea secțiunea 3.3.2.2).

(156) Totuși, Comisia a observat că, astfel cum a menționat Franța, aeroportul a înregistrat pierderi în perioada care face obiectul investigației. Profitabilitatea acestor stimulente a fost calculată pe baza cheltuielilor de funcționare estimate, scutind astfel companiile aeriene de obligația de a contribui la finanțarea infrastructurii utilizate. Prin urmare, Comisia a considerat că aceste stimulente erau de natură să priveze aeroportul de venituri din exploatare care erau vitale pentru asigurarea viabilității sale financiare.

4.2.1.3. Existența unui avantaj selectiv care rezultă din sumele plătite către Jet2, easyJet și Buzz în schimbul serviciilor de marketing

(157) Ca răspuns la o solicitare de informații suplimentare, Franța a făcut referire la sumele plătite către Jet2 în 2009, în valoare totală de [...] EUR pentru serviciile sale de marketing. În plus, raportul CRC menționează că easyJet „a solicitat [...] EUR sprijin pentru marketing” pentru ruta Bristol în 2006 ([32]) și că Buzz a beneficiat de măsuri de promovare și de cheltuieli de comunicare în valoare totală de 59 068,51 EUR în 2001 și în 2002.

(158) Comisia a considerat că nu dispunea de suficiente informații care să demonstreze că sumele plătite nu constituiau ajutoare sau că plățile au fost efectuate în conformitate cu principiul investitorului prudent și că serviciile de marketing prestate în schimbul acestor plăți corespundeau sumelor plătite.

4.2.2. *Compatibilitatea ajutorului în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE*

(159) Comisia a considerat că compatibilitatea măsurilor acordate în urma publicării Orientărilor din 2005 ar trebui să fie evaluată în lumina acestor orientări și că compatibilitatea măsurilor acordate înainte de publicarea orientărilor ar trebui să fie evaluată în conformitate cu practica decizională a Comisiei la momentul acordării măsurilor. Totuși, Comisia a observat, de asemenea, că, prin adoptarea Orientărilor din 2005, și-a consolidat practica decizională în ceea ce privește evaluarea compatibilității ajutoarelor acordate operatorilor aeroportuari și că criteriile prevăzute în orientări sunt aplicabile și măsurilor acordate înainte de publicarea orientărilor.

(160) Comisia a considerat că, având în vedere informațiile de care dispune, are îndoieli cu privire la compatibilitatea cu piața internă a măsurilor în favoarea companiilor aeriene.

5. **OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

(161) Comisia a primit observații de la următoarele părți interesate:

— CCI, Ryanair și AMS;

— următoarele întreprinderi: Doc Services, Fountaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma et La Rochelle Evénements;

— următoarele asociații: Amicale Rivedoux [o asociație a comunității locale], Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [Asociația hotelierilor din La Rochelle-Ile de Ré], Envol Vert [o asociație de protecție a mediului], Ile de Ré Tourisme [Consiliul de Turism din Ile de Ré], Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [Asociația profesioniștilor în domeniul navigației din La Rochelle], Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI), Destination La Rochelle;

([31]) 75 % în primul an, 50 % în al doilea an și 25 % în al treilea an.
([32]) Capitolul 5.1.1 din raportul CRC.

— următoarele entități publice: Conseillers du Commerce Extérieur [Consilieri în Domeniul Comerțului Exterior], Departamentul Charente-Maritime, Office de Tourisme de La Rochelle [Biroul de Turism din La Rochelle], CCI din Poitou-Charentes, CCI din Angoulême, Charente-Maritime Tourisme [Consiliul de Turism din Charente-Maritime], Communauté d'Agglomération de La Rochelle [Autoritatea pentru Aglomerarea Urbană La Rochelle], Primăria Royan, Vendée Tourisme [Consiliul de Turism din Vendée] și Regiunea Poitou-Charentes;

— și persoane fizice.

5.1. **Observațiile formulate de CCI**

(162) Observațiile formulate de CCI urmează celor transmise de Franța la 12 aprilie 2012, CCI furnizând informații suplimentare cu privire la observațiile Franței.

— *Observații cu privire la măsurile în favoarea aeroportului*

(163) În primul rând, CCI consideră că măsurile examinate de Comisie nu erau susceptibile să afecteze concurența, întrucât niciunul dintre cele două aeroporturi situate în zona pe care o deservește aeroportul din La Rochelle (Rochefort/Saint-Aignan și Niort) nu oferea zboruri comerciale. Aceasta contestă, de asemenea, afirmația potrivit căreia aeroportul din Angoulême se află în aceeași zonă pe care o deservește aeroportul din La Rochelle, având în vedere că este situat la o distanță de două ore cu mașina.

(164) În ceea ce privește ajutoarele pentru investiții, CCI consideră că o parte din ajutorul pentru investiții care face obiectul investigației a fost alocată unor sarcini de serviciu public legate de siguranță și securitate și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat. Acest lucru este valabil pentru sarcinile și infrastructura finanțate prin taxa de securitate și pentru infrastructura utilizată pentru următoarele activități neeconomice: punct de securitate/control de securitate, controale vamale și hangar care asigură spațiu de staționare pentru trei vehicule de stingere a incendiilor.

(165) CCI consideră, de asemenea, că i s-a încredințat un serviciu de interes economic general (denumit în continuare „SIEG"). În temeiul articolului L.170-1 din Codul comercial, CCI are sarcina de a asigura dezvoltarea economică, atractivitatea și amenajarea teritoriului în zonă, iar administrarea aeroportului de pe teritoriul său contribuie la realizarea acestor obiective. CCI subliniază faptul că La Rochelle este izolată. Este singura aglomerație urbană franceză cu peste 150 000 de locuitori care nu este deservită de o autostradă. În plus, nu are o legătură feroviară de mare viteză și nici nu există planuri de construire a unei astfel de legături și, în prezent, durează mai mult de trei ore pentru a ajunge la Paris cu trenul.

(166) În subsidiar, CCI consideră că finanțarea infrastructurii ar trebui să fie considerată ajutor compatibil în lumina practicilor Comisiei din perioada 2000-2005 și în lumina Orientărilor din 2005.

(167) În ceea ce privește subfacturarea serviciilor furnizate de serviciul general al CCI către CCI-aeroport, CCI subliniază că prestarea serviciilor în cauză este pusă în comun pentru diferitele componente ale CCI și că serviciile sunt de natură structurală (contabilitate, IT, resurse umane), costurile acestora fiind repartizate între toate componentele CCI. Prin urmare, este de așteptat ca facturarea serviciilor să nu se bazeze pe o logică comercială și ca sumele facturate să fie mai mici decât ar fi pentru o organizație externă. Potrivit CCI, acest lucru este în conformitate cu jurisprudența Curții, care admite că prestarea de servicii către entități din cadrul aceleiași rețele nu urmează întotdeauna o abordare pur comercială ([33]).

(168) În ceea ce privește suprafacturarea serviciilor furnizate aeroportului din Rochefort/Saint-Agnant, CCI consideră că sumele în litigiu nu constituie facturări suplimentare, chiar dacă traficul depășea numărul de zboruri prevăzut în specificațiile serviciilor.

(169) În ceea ce privește avansurile rambursabile, CCI susține că acestea nu pot fi considerate subvenții, întrucât este vorba despre împrumuturi pe care aeroportul este obligat să le ramburseze. Avansurile au fost, de fapt, finanțări care au fost transferate de la o rubrică bugetară internă a CCI la alta, ceea ce explică de ce nu a fost percepută nicio dobândă. În plus, CCI consideră că a acționat la fel ca un operator privat, răspunzând nevoilor de lichidități ale aeroportului său.

([33]) Hotărârea Curții din 3 iulie 2003, Chronopost SA, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) Prin urmare, CCI consideră că, chiar dacă Comisia ar considera finanțarea operațiunilor drept ajutor de stat, aceasta ar trebui să fie considerată ajutor compatibil în temeiul Orientărilor din 2014.

— *Observații privind măsurile în favoarea companiilor aeriene*

(171) În ceea ce privește contractele dintre aeroport și companiile aeriene, în primul rând, CCI consideră că contractele nu pot fi considerate imputabile statului pe baza criteriilor stabilite în hotărârea Stardust ([34]).

(172) CCI consideră, de asemenea, că prețul plătit de aeroport în contractele sale de servicii de marketing nu depășea prețul pieței. CCI observă, în special, că prețul plătit de aeroportul din La Rochelle pentru serviciile sale de marketing a fost în concordanță cu prețul pieței sau chiar mai mic decât acesta și s-a bazat pe grila tarifară disponibilă pe site-ul AMS.

(173) CCI consideră că contractele cu AMS au fost încheiate în vederea urmăririi profitabilității, deoarece acestea ar îmbunătăți atractivitatea aeroportului și relația sa generală cu Ryanair. CCI consideră că planul de afaceri pentru perioada 2003-2018, care a luat în considerare costurile de marketing pentru a evalua relația aeroportului cu Ryanair, arată că există o perspectivă de profitabilitate pe termen lung.

(174) În ceea ce privește tarifele de aeroport plătite de diferitele companii aeriene, CCI subliniază că scutirea Ryanair de tariful pentru iluminat se explică prin faptul că compania aeriană operează numai zboruri pe timp de zi, ceea ce înseamnă că iluminatul nu este necesar.

(175) În ceea ce privește reducerile tarifelor de aeroport acordate anumitor companii aeriene, CCI consideră că singurul scop al reducerilor a fost deschiderea de noi rute și că reducerile au fost limitate în timp și nediscriminatorii. În plus, Comisia observă că tarifele de aeroport au avut un impact pozitiv asupra profitabilității aeroportului.

(176) În ceea ce privește sumele plătite către Jet2 pentru serviciile de marketing, CCI aplică același raționament precum cel prezentat mai sus în ceea ce privește Ryanair și AMS. CCI subliniază că, contrar celor susținute de CRC în raportul său, easyJet nu a primit nicio remunerație pentru serviciile de marketing.

(177) În ceea ce privește contribuțiile financiare ale entităților publice la exploatarea rutelor aeriene, CCI contestă ideea că finanțarea de către autoritățile locale a contractelor de marketing a fost luată în considerare în planul de afaceri al aeroportului. În opinia sa, autoritățile locale în cauză au semnat aceste contracte de servicii de marketing în cadrul atribuției lor de interes general de promovare a teritoriului lor local.

5.2. **Observațiile formulate de Ryanair și AMS**

(178) Ryanair contestă analiza Comisiei din decizia de inițiere a procedurii. Ryanair consideră că Comisia ar trebui să utilizeze metoda comparativă atunci când efectuează testul investitorului prudent. Ryanair a furnizat, de asemenea, mai multe studii financiare bazate pe metoda comparativă cu scopul de a demonstra că contractele de servicii aeroportuare încheiate între Ryanair și aeroportul din La Rochelle erau în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață.

(179) Ryanair critică, de asemenea, decizia Comisiei de a evalua în comun contractele cu Ryanair și AMS. Ryanair respinge, de asemenea, ideea că măsurile puse în aplicare de CCI sunt imputabile statului sau implică utilizarea de resurse de stat.

(180) În plus, Ryanair a prezentat un studiu economic care urmărea să demonstreze că contractele semnate de Ryanair cu aeroportul din La Rochelle sunt în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață atunci când se utilizează metoda de analiză *ex ante* a profitabilității marginale. Potrivit acestui studiu, analiza nu ar trebui să se limiteze la durata reală a contractelor, ci ar trebui să ia în considerare și durata teoretică a acestora, ținând seama de eventualele opțiuni de prelungire a contractelor, prevăzute chiar în contracte. Studiul se bazează pe evoluția medie a cifrelor de trafic ale Ryanair la o serie de alte aeroporturi de pe care operează.

([34]) Hotărârea Curții din 16 mai 2002, Republica Franceză/Comisia (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(181) Pe baza celor de mai sus, Ryanair concluzionează că prețurile practicate de AMS sunt în conformitate cu prețurile pieței și decizia luată de un aeroport public de a achiziționa servicii de la AMS este în conformitate cu testul operatorului economic privat în economia de piață.

(182) Ryanair a furnizat, de asemenea, un raport economic care urmărea să demonstreze că contractele încheiate cu Ryanair și AMS sunt în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață atunci când sunt analizate împreună (abordare contestată de Ryanair).

(183) În sfârșit, Ryanair critică aprecierea Comisiei cu privire la contractele de servicii de marketing încheiate cu AMS, potrivit căreia singura valoare a acestora este o creștere potențială a numărului de pasageri care călătoresc cu Ryanair în perioada în care contractele sunt în vigoare, neacordându-le nicio valoare finală după expirarea lor. Potrivit Ryanair, contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing generează venituri marginale cât timp sunt în vigoare și o valoare finală după expirarea lor. Valoarea finală a contractelor de servicii de marketing constă într-o creștere a traficului către aeroport după expirare, ca urmare a reputației sporite a acestuia.

(184) AMS contestă, de asemenea, analiza Comisiei. În primul rând, AMS consideră că beneficiile preconizate ale contractelor sale de servicii de marketing pentru aeroporturi nu se limitează doar la o creștere a numărului de pasageri care călătoresc cu Ryanair. Potrivit AMS, vizitatorii site-ului Ryanair care ar putea fi influențați de publicitatea sa nu sunt exclusiv clienți ai Ryanair și ar putea să călătorească cu alte companii aeriene. AMS observă, de asemenea, că existența unui contract de servicii de marketing între un anumit aeroport și Ryanair nu influențează factorul de încărcare a aeronavelor sale care operează de pe aeroportul respectiv.

(185) AMS contestă, de asemenea, decizia Comisiei de a evalua în comun contractele cu Ryanair și AMS. În sfârșit, AMS explică faptul că publicitatea de pe site-ul Ryanair permite unui aeroport să atragă mai mulți pasageri care sosesc, care sunt mai susceptibili să cheltuiască bani decât pasagerii care pleacă, și, prin urmare, să își sporească veniturile provenite din activități non-aeronautice.

5.3. **Observații prezentate de alte părți interesate**

(186) Mai multe persoane fizice și asociația Envol Vert au informat Comisia că sprijină procedura care a fost lansată și au denunțat subvențiile primite de Ryanair. Unele persoane pun sub semnul întrebării și amploarea reală a beneficiilor economice generate de aeroportul din La Rochelle.

(187) Toate celelalte părți interesate subliniază contribuția aeroportului din La Rochelle la dezvoltarea turismului și a economiei în zonă. Acestea subliniază, de asemenea, că închiderea aeroportului ar avea un impact negativ, în special pentru anumite părți interesate, în ceea ce privește propria lor activitate economică.

(188) CCI din Angoulême subliniază faptul că aeroportul din Angoulême și cel din La Rochelle nu sunt în concurență.

(189) CCI din Poitou-Charentes și-a exprimat sprijinul pentru rezoluția Parlamentului European ([35]) referitoare la viitorul aeroporturilor și al serviciilor aeriene regionale în Uniunea Europeană, care dorește să recunoască rolul jucat de aeroporturile regionale în dezvoltarea economiilor locale.

(190) Regiunea Poitou-Charentes subliniază că nu a plătit niciun fel de subvenții directe aeroportului, ci doar CCI, pentru a-i permite să își îndeplinească cu succes atribuțiile.

(191) UDOTSI consideră că este esențial să se mențină o finanțare care să permită companiilor aeriene care beneficiază de această finanțare să își continue și să își extindă activitățile pe aeroportul din La Rochelle. UDOTSI observă că o reducere a finanțării ar conduce la o scădere a turismului în Charente-Maritime, ceea ce ar avea un impact negativ asupra economiei locale.

(192) Communauté d'Agglomération de La Rochelle și Departamentul Charente-Maritime observă că contribuția lor la campaniile de marketing desfășurate în temeiul contractelor de marketing încheiate cu CCI intra în competența lor și era în conformitate cu misiunea lor de promovare a teritoriului lor local. Communauté d'Agglomération arată că și-a unit forțele cu CCI în cadrul unui contract de marketing general care i-a permis să beneficieze de o reducere a

([35]) Rezoluția Parlamentului European din 10 mai 2012 referitoare la viitorul aeroporturilor și al serviciilor aeriene regionale în UE [2011/2196 (INI)].

tarifelor practicate de AMS. În sfârșit, Communauté d'Agglomération observă, de asemenea, că nu are niciun interes direct în administrarea aeroportului din La Rochelle și, prin urmare, consideră că participarea sa financiară nu ar trebui inclusă în planul de afaceri al aeroportului.

6. **COMENTARII ȘI OBSERVAȚII FORMULATE DE FRANȚA**

6.1. **Măsuri în favoarea aeroportului**

— *Interesul general al aeroportului*

(193) Franța susține că toate activitățile aeroportului (inclusiv activitățile de aviație comercială) constituie servicii de interes general, în special în ceea ce privește dezvoltarea economică și turistică a regiunii, astfel încât sumele acordate operatorilor aeroportuari nu pot fi considerate ajutor de stat.

— *Granturi pentru investiții*

(194) Franța nu împărtășește opinia Comisiei ([36]) cu privire la aplicabilitatea jurisprudenței Aéroports de Paris ([37]) în cazul măsurilor de sprijin pentru infrastructură acordate înainte de publicarea Orientărilor din 2005. Franța consideră că ar trebui să se aplice Orientările din 1994 ([38]), în special punctul 12 din acestea, conform căruia ajutoarele pentru infrastructură nu sunt supuse controlului Comisiei în materie de ajutoare de stat. Potrivit Franței, abaterea de la jurisprudența anterioară din hotărârea Aéroports de Paris, potrivit căreia activitățile de administrare și de exploatare a unui aeroport au fost identificate drept activități economice, se referea la un nod aerian european important și privea o problemă juridică care nu are legătură cu finanțarea aeroporturilor și, prin urmare, nu poate fi considerată ca fiind direct obligatorie pentru statele membre în ceea ce privește finanțarea infrastructurii aeroportuare, iar singurul text în vigoare la momentul respectiv, Orientările din 1994, indicau în mod clar că proiectele de infrastructură aeroportuară constituiau măsuri de politică economică generală care nu se încadrau în domeniul de aplicare al controlului ajutoarelor de stat. În plus, Franța consideră că practica Comisiei a fost conformă cu Orientările din 1994 ([39]). Având în vedere acest climat de incertitudine juridică, Franța consideră că a acționat în conformitate cu singurul document cu forță juridică la momentul respectiv, și anume Orientările din 1994.

(195) În plus, Franța consideră că niciuna dintre măsurile de ajutor pentru investiții aflate în litigiu nu este de natură să afecteze concurența și că, prin urmare, acestea ar trebui excluse din domeniul de aplicare al investigației Comisiei.

(196) Potrivit Franței, investițiile sunt în conformitate cu principiul investitorului prudent în economia de piață. Franța afirmă că diferitele măsuri de investiții sunt justificate de problemele cronice ale aeroportului, cu o capacitate de handling insuficientă. Potrivit Franței, CCI a decis să abordeze aceste constrângeri investind în creșterea capacității de handling a aeroportului. Franța susține că diferitele decizii de investiții au fost determinate în mod sistematic de rezultatele studiilor de previzionare și ale planurilor de afaceri elaborate *ex ante* în 2000, 2002 și 2008. Pe baza acestor studii, Franța consideră că CCI a acționat în temeiul unor ipoteze rezonabile atunci când a ales, prin decizia din 21 februarie 2003, să solicite finanțare de la diferitele autorități publice menționate mai sus.

(197) Franța consideră că investițiile sale au fost limitate și că, din punct de vedere financiar, abordarea aeroportului a fost întotdeauna bine chibzuită atunci când a făcut investiții, întrucât a așteptat să se ajungă la punctul de saturație înainte de a decide să efectueze lucrări care deveniseră cruciale.

([36]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentele 162 și 163.
([37]) Hotărârea din 12 decembrie 2000, Aéroports de Paris/Comisia, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.
([38]) Aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul privind SEE în cazul ajutoarele de stat din sectorul aviației" (JO C 350, 10.12.1994, p. 5).
([39]) Decizia Comisiei din 30 martie 1999, Italia, aeroportul de pe insula Elba, ajutorul de stat NN 638/1998 (JO C 67, 17.3.2004, p. 9); Decizia Comisiei din 14 iunie 1999, Regatul Unit – Aeroportul Manchester, ajutorul de stat NN 109/98 (JO C 65, 13.3.2004, p. 5), considerentul 6.

(198) În subsidiar, Franța consideră că, în cazul în care Comisia ar considera că măsurile examinate constituie ajutoare de stat, aceasta ar trebui să le considere compatibile cu piața internă, întrucât măsurile au fost acordate pentru îndeplinirea unor atribuții de interes economic general care îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 106 alineatul (2) din TFUE. Autoritățile franceze consideră că aeroportul din La Rochelle în ansamblu ar putea fi considerat un SIEG, având în vedere că atribuția sa principală este de a asigura accesibilitatea zonei pe care o deservește, de a permite dezvoltarea economică și socială și de a încuraja turismul.

(199) De asemenea în subsidiar, Franța susține că ajutorul pentru infrastructură este compatibil cu piața internă în temeiul Orientărilor din 2005.

— *Finanțarea operațiunilor*

(200) În primul rând, Franța consideră că serviciile de protecție a aeronavelor împotriva incendiilor și de prevenire a riscului reprezentat de animalele sălbatice sunt atribuții care țin de misiunea de autoritate publică și care sunt esențiale pentru siguranța aeroporturilor și că, prin urmare, acestea ar trebui excluse din domeniul de aplicare al investigației Comisiei privind aeroportul din La Rochelle.

(201) Franța afirmă, de asemenea, că finanțarea acordată aeroportului din La Rochelle nu este susceptibilă să afecteze concurența în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, măsurile evaluate nu constituie ajutor de stat.

(202) În subsidiar, Franța consideră că, în cazul în care Comisia ar considera că măsurile examinate constituie ajutoare de stat, aceasta ar trebui să le considere compatibile cu piața internă în lumina Orientărilor din 2014.

6.2. **Măsuri în favoarea companiilor aeriene**

— *Reduceri ale tarifelor pentru Jet2, Flybe și Aer Arann*

(203) Franța observă că sistemul de reduceri aplicat în cazul Jet2, Flybe și Aer Arann a fost degresiv, limitat în timp și aplicat oricărei companii aeriene care îndeplinea condițiile prevăzute în decizia CCI din 27 martie 2008 privind tarifele, care a instituit sistemul.

(204) Potrivit Franței, acest tip de reducere, care este accesibil tuturor și este acordat pentru o perioadă limitată, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, deoarece măsura nu este selectivă și nu afectează concurența.

— *Măsuri de sprijin pentru marketing*

(205) Franța subliniază necesitatea ca aeroporturile regionale din ce în ce mai numeroase să își promoveze serviciile și regiunea prin campanii de marketing, în vederea creșterii numărului de pasageri.

(206) În plus, Franța observă că, în conformitate cu practica Comisiei, în cazul în care un serviciu este plătit la prețul pieței, nu se poate constata existența unui ajutor de stat.

(207) Franța subliniază caracterul complex al evaluării prețului de piață al serviciilor de marketing, care trebuie să țină seama de natura exactă a serviciului furnizat, de modalitățile de supraveghere, de influența sa asupra traficului și de beneficiile generate. Autoritățile franceze ar dori ca aceste practici să facă obiectul unei evaluări cuprinzătoare, pentru a nu dezavantaja anumite aeroporturi în raport cu altele.

(208) Autoritățile franceze împărtășesc opinia Comisiei, prezentată în considerentele 205 și 214 din decizia de inițiere, cu privire la necesitatea unei evaluări comune a contractelor de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing, precum și a unei abordări comune a diferitelor autorități publice și a CCI în ceea ce privește finanțarea contractelor de servicii de marketing.

(209) Franța consideră că nu este în măsură să demonstreze că contractele de marketing încheiate cu Ryanair/AMS respectă principiul investitorului privat în economia de piață, întrucât acest principiu exclude orice considerații referitoare la dezvoltarea regională, în timp ce decizia diferitelor autorități locale și regionale de a participa la finanțarea acestor contracte s-a bazat pe considerații referitoare la dezvoltarea regională. În plus, Franța consideră că testul investitorului privat în economia de piață nu este bine adaptat pentru aeroporturile cu mai puțin de 1 milion de pasageri pe an, care trebuie să ia în considerare și alte aspecte decât propria profitabilitate.

(210) Franța subliniază impactul pozitiv al activităților aeroportului asupra dezvoltării regionale și, prin urmare, consideră că este firesc ca autoritățile locale și regionale, care se străduiesc să dezvolte economia și turismul pe teritoriul lor, să utilizeze servicii care să le permită să îl promoveze și să atragă vizitatori.

(211) Franța subliniază beneficiile economice generate de aeroport. De exemplu, în 2010, pasagerii care au utilizat companii aeriene low-cost pentru a zbura către aeroportul din La Rochelle au cheltuit aproximativ 30 de milioane EUR.

(212) În ceea ce privește CCI, autoritățile franceze oferă următoarea justificare pentru utilizarea serviciilor de marketing: „în ceea ce privește considerațiile care au determinat CCI să încheie contractele care fac obiectul investigației, posibilitatea de a face publicitate cu privire la aeroportul din La Rochelle și la regiunea acestuia, precum și la toate destinațiile deservite de aeroport, pe un site cu un număr comparabil de vizitatori cu cel al site-ului Ryanair a reprezentat o oportunitate de a atrage clienți suplimentari de care CCI, dorind să crească traficul și, prin urmare, veniturile aeroportului, a profitat în mod firesc". Franța adaugă că, „din punctul de vedere al aeroportului din La Rochelle, strategia sa de sprijin pentru marketing a dat roade, deoarece a generat o creștere puternică a numărului de pasageri în cursul perioadei respective, ceea ce a condus la o creștere constantă a tarifelor de aeroport și a veniturilor provenite din activități non-aeronautice [...]".

(213) În ceea ce privește sumele plătite companiei Jet2 pentru serviciile de marketing, autoritățile franceze aplică același raționament ca cel prezentat mai sus cu privire la Ryanair/AMS.

(214) Franța subliniază, de asemenea, că, contrar informațiilor cuprinse în raportul CRC din 2008 și incluse în considerentul 39 din decizia Comisiei de inițiere a procedurii, easyJet nu a primit nicio finanțare pentru servicii de marketing sau de publicitate.

7. **EVALUAREA MĂSURILOR**

7.1. **Măsuri în favoarea aeroportului**

(215) Comisia va analiza în această parte diferitele măsuri de sprijin financiar acordat aeroportului, astfel cum sunt descrise în secțiunea 3.1.

7.1.1. *Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE*

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

(217) Prin urmare, pentru ca o măsură să fie calificată drept ajutor de stat, trebuie să fie îndeplinite următoarele condiții cumulative:

— beneficiarul trebuie să fie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, ceea ce presupune ca acesta să desfășoare o activitate economică;

— măsura în cauză trebuie să fie acordată prin intermediul resurselor de stat și să fie imputabilă statului;

— măsura trebuie să confere un avantaj selectiv beneficiarului sau beneficiarilor săi;

— măsura trebuie să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să fie de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

7.1.1.1. Noțiunea de întreprindere și de activitate economică

(a) Cadrul general

(218) Astfel cum a explicat Comisia în Orientările din 2014 ([40]), de la data pronunțării hotărârii Aéroports de Paris (12 decembrie 2000) ([41]), se consideră că exploatarea și construcția infrastructurii aeroportuare ține de domeniul de control al ajutoarelor de stat. Pe de altă parte, din cauza incertitudinii existente înainte de data menționată, autoritățile publice puteau considera la momentul respectiv, în mod legitim, că finanțarea infrastructurii aeroportuare nu constituia ajutor de stat și că, prin urmare, astfel de măsuri nu trebuiau notificate Comisiei. Rezultă că Comisia nu poate să conteste, în prezent, pe baza normelor privind ajutoarele de stat, măsurile de finanțare acordate înainte de 12 decembrie 2000.

([40]) Punctele 28 și 29 din Orientările din 2014.

([41]) Hotărârea din 12 decembrie 2000, Aéroports de Paris/Comisia, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

(219) În cazul de față, granturile pentru investiții au fost acordate după 12 decembrie 2000, la fel ca și potențialul ajutor de exploatare, a cărui examinare acoperă perioada începând cu 1 ianuarie 2001. Prin urmare, autoritățile franceze nu se pot prevala de insecuritatea juridică în ceea ce privește calificarea activității aeroportului din La Rochelle ca fiind neeconomică, întrucât măsurile în cauză au fost adoptate după 12 decembrie 2000.

(220) Prin urmare, astfel cum s-a arătat și în Orientările din 2014, nu toate activitățile unui aeroport sunt în mod necesar de natură economică ([42]). Activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și, în general, nu se încadrează în domeniul de aplicare al normelor privind ajutoarele de stat.

(221) Granturile pentru investiții acordate în 2001 și 2005 (a se vedea tabelul 8) au fost utilizate în special pentru a finanța investiții legate de sala de plecări și de sosiri, de pistă, calea de rulare și pozițiile de staționare ale aeronavelor. Aceste infrastructuri și echipamente fac obiectul unei exploatări comerciale de către CCI, care este operatorul aeroportului și care percepe taxe utilizatorilor acestor active. Prin urmare, aceste investiții sunt inerente activității comerciale a aeroportului. Astfel, granturile pentru investiții acordate în perioada 2001-2005 au fost în beneficiul activităților economice.

(222) În ceea ce privește noțiunile de întreprindere și de activitate economică, finanțarea acestei infrastructuri aeroportuare și potențialul ajutor de exploatare au servit, prin urmare, în primul rând la finanțarea activității economice a exploatării comerciale a aeroportului pe care o desfășoară CCI și, prin urmare, intră în domeniul de aplicare al normelor privind ajutoarele de stat.

(b) Caz special de subvenții pentru atribuții care intră în sfera de competență a autorității publice

(223) Astfel cum se arată în tabelul 4, procedura oficială de investigare acoperă subvențiile (în special din partea FIATA) care au finanțat diverse investiții legate de securitate, și anume instalații și dispozitive pentru controlul de securitate al bagajelor de cală, controlul accesului în zona restricționată și controlul de securitate al persoanelor și al bagajelor de mână. Investițiile au vizat, de asemenea, creșterea siguranței, deoarece au fost achiziționate vehicule pentru serviciul de protecție împotriva incendiilor și de siguranță a aeronavelor. Aceste subvenții diferite au fost acordate în cadrul sistemului general de finanțare a atribuțiilor de serviciu public în aeroporturile franceze, descris în considerentul 32 și următoarele.

(224) Astfel cum a amintit Comisia în Orientările din 2014, Curtea de Justiție a statuat că activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și, în general, nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat ([43]). În conformitate cu Orientările din 2014, activități precum controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale, pompierii și activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile în infrastructura și în echipamentele necesare pentru astfel de activități sunt considerate a fi, în general, de natură neeconomică ([44]).

(225) În plus, Orientările din 2014 precizează că, pentru a nu constitui ajutor de stat, finanțarea din fonduri publice a activităților neeconomice ar trebui să se limiteze strict la compensarea costurilor pe care le generează și nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între aeroporturi. Orientările precizează cu privire la cea de a doua condiție că, atunci când este normal, în temeiul unei anumite hotărâri judecătorești, ca unele aeroporturi civile să suporte anumite costuri inerente exploatării lor, iar alte aeroporturi civile nu, acestea din urmă ar putea beneficia de un avantaj, indiferent dacă aceste costuri se referă la o activitate care, în general, este considerată a fi de natură neeconomică ([45]).

— *Caracterul neeconomic al activităților finanțate*

([42]) Punctele 34 și 35 din Orientările din 2014.
([43]) Hotărârea Curții în cauza 118/85, Comisia/ Italia, ECLI:EU:C:1987:283, punctele 7 și 8, și Hotărârea Curții din 4 mai 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punctul 18.
([44]) Punctul 35 din Orientările din 2014.
([45]) Punctele 36 și 37 din Orientările din 2014.

(226) Activitățile finanțate de sistemul general de finanțare a atribuțiilor de autoritate publică în aeroporturile franceze, descris în considerentul 32 și următoarele, se încadrează în protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită ([46]), atribuții de poliție ([47]), de salvare și de stingere a incendiilor din aeronave ([48]), de siguranță a traficului aerian ([49]), precum și de protecție a mediului uman și natural ([50]). Aceste activități pot fi considerate, în mod legitim, activități care intră în responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor sale oficiale de autoritate publică. În consecință, Franța poate considera în mod legitim că aceste misiuni „intră în sfera misiunii de serviciu public", cu alte cuvinte că sunt neeconomice, în temeiul normelor privind ajutoarele de stat. Prin urmare, Franța poate, de asemenea, să prevadă fonduri publice pentru a compensa costurile suportate de operatorii aeroportuari pentru îndeplinirea atribuțiilor respective, în măsura în care acestea sunt impuse de legislația națională, și cu condiția ca finanțarea să nu conducă nici la o supracompensare, nici la o discriminare între aeroporturi.

— *Compensații strict limitate și finanțare nediscriminatorie*

(227) Cu toate acestea, din descrierea cuprinsă în considerentul 32 și următoarele rezultă că sistemul stabilit de legislația franceză se bazează pe mecanisme stricte de monitorizare a costurilor, atât *ex ante*, cât și *ex post*, care garantează că operatorii aeroportuari nu primesc, prin taxa de aeroport și instrumentul de finanțare suplimentar, decât sumele strict necesare acoperirii costurilor.

(228) În plus, acest sistem se aplică tuturor aeroporturilor civile din Franța, atât în ceea ce privește domeniul de aplicare a atribuțiilor care dau naștere unei compensații, cât și în ceea ce privește instrumentele de finanțare. Deși legislația franceză încredințează administratorilor aeroporturilor îndeplinirea unor atribuții de serviciu public, sarcina finanțării atribuțiilor respective nu le revine administratorilor respectivi, ci statului. Astfel, compensarea costurilor asociate atribuțiilor în cauză din fonduri publice nu reduce costurile care ar trebui suportate, în mod normal, de către administratorii aeroporturilor în temeiul sistemului juridic francez.

(229) Acest sistem național s-a aplicat aeroportului din La Rochelle de la începutul perioadei care face obiectul investigației. Prin urmare, finanțarea primită în cadrul acestui sistem nu constituie ajutor de stat în favoarea aeroportului.

7.1.1.2. Resurse de stat și imputabilitatea în sarcina statului

(230) Următoarele autorități locale și autorități publice au acordat subvenții operatorului aeroportului din La Rochelle: statul francez, Regiunea Poitou-Charentes, Departamentul Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle și serviciul general al CCI din La Rochelle.

(a) Serviciul general al CCI din La Rochelle

(231) Pentru a determina dacă resursele camerelor de comerț și industrie constituie resurse de stat și dacă utilizarea lor este imputabilă statului, Comisia observă mai întâi că articolul L 710-1 din Codul comercial clasifică camerele de comerț și industrie drept „organism intermediar al statului". Camerele de comerț și industrie sunt instituții publice conform dreptului francez. Articolul L 710-1 din Codul comercial în vigoare în prezent prevede că: „CCI France, camerele de comerț și industrie regionale, camerele de comerț și industrie teritoriale și grupurile interconsulare sunt instituții publice aflate sub supravegherea statului și gestionate de directori de întreprindere aleși."

(232) Articolul L 710-1 din Codul comercial precizează, de asemenea, atribuțiile camerelor de comerț și industrie: „Rețeaua [camerelor de comerț și industrie] și fiecare unitate sau cameră departamentală din cadrul acesteia contribuie la dezvoltarea economică, la atractivitatea și la amenajarea teritoriului, precum și la sprijinirea întreprinderilor și a asociațiilor acestora prin îndeplinirea, în condițiile stabilite prin decret, a oricărei atribuții de serviciu public și a oricărei atribuții de interes general necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor respective.

([46]) Controlul de securitate al bagajelor de cală, controlul pasagerilor și al bagajelor de mână și controlul accesului public la zona restricționată fac parte din această categorie.
([47]) Controlul automatizat la frontiere prin identificare biometrică face parte din această categorie.
([48]) Astfel cum s-a arătat mai sus, aceste trei categorii sunt menționate explicit în Orientările din 2014 ca exemple de activități neeconomice.
([49]) Prevenirea riscului reprezentat de animalele sălbatice face parte din această categorie.
([50]) Măsurile de protecție a mediului fac parte din această categorie.

În acest scop, fiecare unitate sau cameră departamentală din rețea poate efectua, în conformitate cu planurile sectoriale care i se aplică:

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

2. misiunile de sprijin, de îndrumare, de colaborare și de consiliere pe lângă fondatorii și cumpărătorii de întreprinderi și întreprinderi, în conformitate cu dispozițiile legislative și reglementările în vigoare în domeniul dreptului concurenței;

3. o misiune de sprijin și de consiliere pentru dezvoltarea internațională a întreprinderilor și exportarea producției lor, în parteneriat cu agenția menționată la articolul 50 din Legea nr. 2003-721 din 1 august 2003;

4. o atribuție de încurajare a formării profesionale inițiale sau continue, în special prin instituțiile publice și private de învățământ pe care le creează, le gestionează sau le finanțează;

5. o misiune de creare și de gestionare a echipamentelor, în special portuare și aeroportuare;

6. misiunile de natură comercială care i-au fost atribuite de o persoană publică sau care sunt necesare în vederea îndeplinirii celorlalte misiuni ale sale;

7. orice misiune privind expertiza, consultarea sau orice studiu comandat de autoritățile publice cu privire la o problemă din domeniul industriei, comerțului, serviciilor, dezvoltării economice, formării profesionale sau amenajării teritoriului, fără a aduce atingere activităților pe care acesta le-ar putea iniția.”

(233) Lista misiunilor camerelor de comerț și industrie, care figurează la articolul L 710-1 din Codul comercial și este citată mai sus, sugerează că rațiunea de a fi și obiectivul principal al camerelor de comerț și industrie constau în atribuțiile de interes general încredințate prin lege, și anume, în esență, reprezentarea intereselor industriei, comerțului și serviciilor pe lângă autoritățile publice, sprijin pentru întreprinderile locale, precum și dezvoltarea atractivității și a amenajării teritoriului. Activitățile industriale și comerciale ale camerelor de comerț și industrie sunt auxiliare atribuțiilor lor de interes general și au scopul de a contribui la realizarea acestora.

(234) Această legislație a evoluat de la elaborarea sa, în 2005, în versiunea sa actuală, dar principiile sale fundamentale au rămas neschimbate. De asemenea, normele în vigoare înainte de elaborarea articolului L 710-1 din Codul comercial se bazau pe aceleași principii. Pe parcursul perioadei examinate, camerele de comerț și industrie, precum CCI, au rămas organisme publice instituite prin lege, administrate de directori de întreprindere aleși și care funcționează sub supravegherea statului. Pe de altă parte, în calitate de organisme intermediare ale statului, ele au continuat să fie investite cu atribuții de interes general care reprezintă interesele industriei, comerțului și serviciilor pe lângă alte autorități publice naționale și străine, care contribuie la atractivitatea și la amenajarea teritoriului, precum și la sprijinirea întreprinderilor.

(235) De asemenea, Comisia subliniază că, în conformitate cu articolul R712-2 și următoarele din Codul comercial, camerele de comerț și industrie fac obiectul unei supravegheri exercitate de reprezentanți ai statului. În această calitate, autoritatea de supraveghere are acces la toate reuniunile adunărilor generale ale CCI și poate adăuga puncte pe ordinea de zi a acestora. Autoritatea de supraveghere trebuie, în această calitate, să fie informată cu privire la anumite decizii importante stabilite în reglementări (de exemplu, referitoare la buget, la utilizarea de împrumuturi, la acordarea de garanții către terți, la transferuri, achiziții sau extinderi de participații financiare în cadrul unor societăți civile sau comerciale etc.). În special, deliberările cu privire la bugetele inițiale, la cele rectificative și la cele executate nu sunt executorii decât după ce au fost aprobate, chiar tacit, de autoritatea de supraveghere.

(236) În plus, bugetul general al camerelor de comerț și industrie include veniturile fiscale colectate de la societățile înscrise în registrul comerțului și al societăților. Prin urmare, resursele camerelor de comerț și industrie sunt constituite în special din venituri fiscale (taxa pentru acoperirea cheltuielilor camerelor de comerț și industrie instituită prin articolul 1600 din Codul fiscal general), din subvenții sau din resurse comerciale provenite din activitățile de formare și de gestionare a infrastructurii de transport. Ca urmare, camerele de comerț și industrie nu trebuie să se bazeze numai pe propriile venituri comerciale pentru a-și acoperi cheltuielile. Acest lucru tinde să susțină concluzia potrivit căreia activitățile industriale și comerciale ale camerelor de comerț și industrie sunt auxiliare atribuțiilor lor de interes general și au scopul de a contribui la realizarea acestora.

(237) Având în vedere toate cele de mai sus, camerele de comerț și industrie precum CCI trebuie să fie considerate autorități publice ale căror decizii, ca și cele ale administrației centrale a statului sau ale autorităților locale și regionale, trebuie să fie considerate „imputabile statului" în sensul jurisprudenței în materie de ajutoare de stat ([51]), resursele lor constituind resurse de stat. Tribunalul a susținut, de asemenea, această abordare în mai multe hotărâri privind ajutoarele acordate companiilor aeriene de către CCI din Nîmes, Angoulême și Pau ([52]).

(b) Autoritățile locale

(238) Resursele autorităților locale care au acordat subvenții aeroportului, și anume Regiunea Poitou-Charentes, Departamentul Charente-Maritime și Communauté d'Agglomération de La Rochelle, constituie resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE ([53]). În plus, comportamentul unor astfel de autorități intră, ca și măsurile luate de autoritatea centrală, sub incidența articolului respectiv, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute de această dispoziție ([54]). Ca atare, deciziile autorităților locale care fac obiectul investigației în cazul de față trebuie considerate imputabile statului (în sens larg) în sensul jurisprudenței în materie de ajutoare de stat.

(239) Plățile pentru administrarea și exploatarea aeroportului din Rochefort au fost efectuate de autoritatea comună aeroportuară (Syndicat Mixte de l'Aéroport), care cuprindea diferite autorități locale ([55]), și prin urmare, constituie, de asemenea, resurse de stat, a căror acordare este imputabilă statului.

(c) Statul

(240) Subvențiile destinate să acopere atribuțiile de „serviciu public" au fost finanțate de FIATA, un fond gestionat de stat, sau direct de la bugetul de stat și, prin urmare, constituie resurse de stat, a căror utilizare este imputabilă statului.

(241) Dezvoltarea infrastructurii este finanțată parțial de FEDR. Această finanțare este considerată ca reprezentând resurse de stat, deoarece este acordată sub controlul statului membru în cauză ([56]). Ea este, de asemenea, imputabilă statului deoarece decizia de a o utiliza este luată de autoritățile franceze.

(242) Prin urmare, toate măsurile în favoarea aeroportului din La Rochelle care fac obiectul prezentei investigații sunt imputabile statului și finanțate din resurse de stat.

7.1.1.3. Avantajul selectiv

(243) Pentru a aprecia dacă o măsură de stat conferă un avantaj unei întreprinderi în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie să se determine dacă întreprinderea în cauză beneficiază de un avantaj economic care îi permite să evite să suporte costuri care, în mod normal, ar fi trebuit să fie acoperite din resurse financiare proprii sau dacă

([51]) De exemplu, Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 12 decembrie 1996, Compagnie nationale Air France/Comisia, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punctele 58-61, Hotărârea Tribunalului din 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de- Calais și Communauté d'Agglomération du Douaisis/Comisia, T-267/08 și T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punctul 108.

([52]) Hotărârea Tribunalului din 13 decembrie 2018, Ryanair DAC/Comisia, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, punctele 85-89; Hotărârea Tribunalului din 13 decembrie 2018, Ryanair DAC/Comisia, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, punctul 89; Hotărârea Tribunalului din 13 decembrie 2018, Ryanair DAC/Comisia, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, punctele 97-106.

([53]) Hotărârea Tribunalului din 12 mai 2011, Regiunea Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 și T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punctul 108.

([54]) Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 6 martie 2002, Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, T-127/99, T-129/99 și T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, punctul 142.

([55]) Până în 2007, autoritatea comună cuprindea Consiliul General din Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais și autoritățile intercomunale din Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente și Bassin de Marennes.

([56]) În ceea ce privește clasificarea resurselor FEDR drept ajutor de stat, a se vedea Decizia Comisiei din 22 noiembrie 2006, Proiectul digital pentru bandă largă în regiunea South Yorkshire, ajutorul de stat N 157/2006 (JO C 80, 13.4.2007, p. 1), considerentul 29, și Decizia Comisiei din 15 iunie 2006, Dezvoltarea infrastructurii pe Krievu Sala pentru relocarea activităților portuare în afara centrului orașului, ajutorul de stat N 44/2010 (JO C 215, 21.7.2011, p. 21), considerentele 69 și 70.

beneficiază de un avantaj pe care nu l-ar fi primit în condiții normale de piață ([57]). De asemenea, este necesar să se determine dacă măsura în cauză poate fi considerată o compensație pentru obligația de serviciu public care îndeplinește condițiile hotărârii Altmark ([58]).

(a) Noțiunea de serviciu de interes economic general și aplicarea hotărârii Altmark

(244) În primul rând, trebuie să se analizeze dacă diferitele măsuri care trebuie evaluate pot fi considerate compensații pentru obligația de serviciu public acordate pentru prestarea unui serviciu real de interes economic general (SIEG).

(245) În acest sens, trebuie amintit că, în hotărârea Altmark, Curtea de Justiție a statuat că compensația pentru obligația de serviciu public nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, decât dacă sunt îndeplinite patru condiții cumulative. În primul rând, întreprinderii beneficiare trebuie să i se fi încredințat în mod efectiv exercitarea de obligații de serviciu public, iar aceste obligații trebuie să fie definite cu claritate. În al doilea rând, parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent. În al treilea rând, compensația nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate, precum și un profit rezonabil. În sfârșit, în al patrulea rând, atunci când, într-un caz concret, întreprinderea care urmează să îndeplinească obligații de serviciu public nu este aleasă în temeiul unei proceduri de achiziții publice care să permită selectarea ofertantului care este capabil să furnizeze aceste servicii la cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie să fie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere medie, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele necesare.

(246) În vederea aplicării acestor condiții, primul aspect care trebuie luat în considerare este existența unui SIEG autentic.

(247) În cazul de față, Franța consideră că administrarea aeroportului în ansamblu ar trebui considerată un SIEG. Franța și-a întemeiat în principal argumentul referitor la existența unui SIEG autentic pentru aeroportul din La Rochelle în ansamblu pe contribuția aeroportului la dezvoltarea economică locală. Franța consideră că atribuția de dezvoltare a traficului aerian, încredințată CCI-aeroport de către CCI, „poate fi considerată o obligație de serviciu public în sensul jurisprudenței Altmark." Potrivit Franței, această atribuție este legată de „dezvoltarea economică și turistică a teritoriului", care ar necesita, în opinia Franței, „(i) creșterea fluxurilor de călători, generând venituri și locuri de muncă pentru economia regională […] și (ii) dezvoltarea zonei de întreprinderi situate lângă aeroport." În ceea ce privește această zonă de întreprinderi, Franța face referire la mai multe întreprinderi stabilite în această zonă și precizează că, în temeiul articolului L 170-1 din Codul comercial, CCI are „o misiune de creare și de gestionare a echipamentelor, în special portuare și aeroportuare" ([59]).

(248) Comisia nu împărtășește acest punct de vedere. Într-adevăr, pentru a evalua măsura în care exploatarea unui aeroport este un SIEG, este important să se analizeze necesitatea de interes general căreia îi răspunde această activitate.

(249) Punctul 69 din Orientările din 2014 prevede că „pentru ca o activitate să fie considerată SIEG, aceasta trebuie să prezinte caracteristici speciale în raport cu activitățile economice obișnuite". Potrivit jurisprudenței Curții, un SIEG este un serviciu care prezintă caracteristici speciale în raport cu cele ale altor activități economice ([60]), iar întreprinderile cărora li s-au încredințat atribuții de SIEG sunt întreprinderi cărora li s-a încredințat o „misiune specială" ([61]). În general, încredințarea unei „misiuni speciale de serviciu public" implică furnizarea unui serviciu pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile interese comerciale, nu și l-ar asuma sau nu și l-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții ([62]).

([57]) Hotărârea din 14 februarie 1990, Franța/Comisia, 301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punctul 41.

([58]) Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Observațiile Franței cu privire la decizia de inițiere.

([60]) A se vedea Hotărârea Curții din 10 decembrie 1991, Merci Convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, punctul 27; Hotărârea din 17 iulie 1997, GT-Link A/S, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, punctul 53, și Hotărârea din 18 iunie 1998, Corsica Ferries France SA, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, punctul 45.

([61]) A se vedea, în special, Hotărârea din 27 martie 1974, BRT/SABAM, 127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

([62]) A se vedea Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4), punctele 46 și 47.

(250) Punctul 69 din Orientările din 2014 prevede, de asemenea, că „obiectivul de interes general urmărit de către autoritățile publice nu poate fi doar acela de a dezvolta anumite activități economice sau domenii economice prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat” ([63]). Nu se contestă faptul că, prin îmbunătățirea accesibilității unei regiuni, în special atunci când se întrerupe izolarea acesteia, un aeroport poate avea un impact pozitiv asupra dezvoltării economice locale. Cu toate acestea, simplul fapt că prezența și activitățile desfășurate de un aeroport generează locuri de muncă directe și indirecte și stimulează activitatea unor întreprinderi locale, în special în sectorul turismului, nu poate fi considerat un criteriu relevant pentru a stabili existența unui SIEG autentic.

(251) Astfel, contribuția aeroportului din La Rochelle la dezvoltarea economică locală, care este factorul principal evidențiat de Franța în susținerea teoriei sale referitoare la existența unui SIEG autentic, nu este în sine un factor relevant, deoarece este luată în considerare independent de contribuția acestui aeroport la accesibilitatea regiunii.

(252) În plus, punctul 72 din Orientări prevede că, „[î]n ceea ce privește aeroporturile, Comisia consideră că este posibil ca, în cazuri bine justificate, administrarea globală a unui aeroport să fie considerată un SIEG. [...] Comisia consideră că acest lucru se poate întâmpla numai în cazul în care, fără aeroportul respectiv, o parte din zona potențial deservită de acest aeroport ar fi izolată de restul Uniunii într-o asemenea măsură încât s-ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice. O asemenea evaluare ar trebui să țină seama în mod corespunzător de alte moduri de transport, în special de serviciile feroviare de mare viteză sau de legăturile maritime deservite de feriboturi ([64]).

(253) În ceea ce privește contribuția aeroportului din La Rochelle la accesibilitatea regiunii, trebuie remarcat faptul că La Rochelle este conectat, de exemplu, cu Parisul și cu Bordeaux prin servicii feroviare frecvente, cu durate de călătorie de aproximativ 3 ore și, respectiv, 2 ore și jumătate. În ceea ce privește rețeaua rutieră, La Rochelle se află în apropierea autostrăzilor A837, A10 și A83, care o leagă direct de mai multe mari orașe franceze, în special Bordeaux și Nantes. Având în vedere cele de mai sus, nu se poate susține că o parte din zona potențial deservită de aeroportul din La Rochelle ar fi, fără acesta, izolată de restul Uniunii într-o asemenea măsură încât s-ar aduce atingere dezvoltării sale economice și sociale.

(254) În sfârșit, observațiile Franței nu răspund observației din decizia de inițiere a procedurii, care pune sub semnul întrebării argumentul Franței potrivit căruia există un SIEG autentic pentru aeroportul din La Rochelle în ansamblu. Comisia a afirmat că gestionarea aeroportului din La Rochelle „include și activități care nu sunt legate direct de activitățile de bază ale aeroportului, cum ar fi construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea de terenuri și clădiri, nu numai pentru birouri și pentru depozitare, ci și pentru hoteluri și întreprinderi industriale situate în incinta aeroportului, precum și pentru magazine, restaurante și parcări auto. În sfârșit, deși autoritățile franceze consideră că toate activitățile aeroportuare în cauză constituie obligații de serviciu public, nu se prevede o contabilitate separată pentru veniturile provenite din activități comerciale.” Având în vedere că aceste activități care nu sunt direct legate de activitățile principale ale aeroportului fac parte din obligațiile de serviciu public, Franța a ignorat faptul că activitățile nu prezintă caracteristici speciale în comparație cu alte activități economice și că operatorii economici își asumă aceleași servicii în aceeași măsură sau în aceleași condiții în afara aeroportului ca și în interiorul acestuia. În consecință, considerând că toate activitățile aeroportului constituie obligații de serviciu public, Franța a săvârșit o eroare vădită de apreciere în definirea SIEG.

(255) Comisia observă, de asemenea, că evidențele contabile prezentate pentru aeroport, în special planul financiar 2001-2014, nu fac distincție între activitățile principale ale aeroportului și alte activități. Dimpotrivă, se pare că deficitele de exploatare înregistrate pentru perioada care face obiectul investigației au fost ulterior compensate prin avansurile în numerar furnizate de serviciul general al CCI și fac, de asemenea, obiectul prezentei decizii. Scopul a fost acela de a echilibra conturile fără a face distincție între activitățile principale ale aeroportului.

(256) În consecință, având în vedere cele de mai sus și argumentele prezentate de Franța, Comisia consideră că Franța a săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când a susținut că administrarea aeroportului La Rochelle în ansamblu era un SIEG. În special, activitatea operatorului aeroportului din La Rochelle care constă în a gestiona zboruri comerciale de transport de pasageri pe aeroportul respectiv nu poate fi considerată un SIEG autentic. Rezultă de aici că, dat fiind că diferitele măsuri de sprijin financiar care fac obiectul acestei evaluări vizau finanțarea exploatării

([63]) A se vedea, de asemenea, Decizia Comisiei din 16 noiembrie 2004, Franța, Proiect pentru o rețea de telecomunicații de mare capacitate în Pyrénées-Atlantiques, ajutorul de stat N 381/2004 (JO C 162, 2.7.2005, p. 5), considerentul 53.

([64]) Punctul 72 din Orientările din 2014.

activității aeroportului în ansamblu, acestea nu pot fi considerate compensații financiare acordate în vederea gestionării unui SIEG autentic.

(257) În plus, presupunând că gestionarea aeroportului din La Rochelle ar putea, în mod valabil, în totalitate sau parțial, să fie calificată drept SIEG, măsurile în cauză tot nu ar îndeplini condițiile cumulative menționate din hotărârea Altmark. Acestea nu îndeplinesc prima, a doua și a patra condiție din hotărârea menționată, astfel cum se va demonstra mai jos, având în vedere Comunicarea privind aplicarea normelor în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor SIEG ([65]) (denumită în continuare „Comunicarea privind SIEG").

— *Obligații de serviciu public definite în mod clar, în sarcina întreprinderii (prima condiție)*

(258) Potrivit hotărârii Altmark, întreprinderea beneficiară trebuie să fie însărcinată efectiv cu executarea unor obligații de serviciu public, iar aceste obligații trebuie definite în mod clar.

(259) Având în vedere faptul că Franța a comis o eroare vădită de apreciere prin calificarea administrării aeroportului în ansamblu drept SIEG și că măsurile supuse prezentei investigații au fost utilizate pentru finanțarea exploatării aeroportului în ansamblu, prima condiție enunțată în hotărârea Altmark nu este îndeplinită.

(260) În plus, potrivit Comunicării privind SIEG ([66]), pentru ca prima condiție din hotărârea Altmark să fie îndeplinită, misiunea de serviciu public trebuie să fie atribuită prin unul sau mai multe acte care, în funcție de legislația în vigoare în statele membre, poate lua forma unui instrument legislativ sau normativ sau a unui contract. În plus, actul sau seria de acte trebuie să indice cel puțin conținutul și durata obligațiilor de serviciu public, întreprinderea și, dacă este cazul, teritoriul în cauză, natura drepturilor exclusive sau speciale acordate întreprinderii de către autoritatea în cauză, parametrii pentru calculul, controlul și revizuirea compensației, precum și modalitățile de evitare și de rambursare a unei eventuale supracompensări. Singurele acte prezentate de Franța care ar putea îndeplini această funcție sunt articolul L 170-1 din Codul comercial, deciziile CCI din 21 februarie 2003 și din 25 iunie 2004 și procedura de adoptare a bugetului aeroportului prevăzută în Circulara nr. 111 din 30 martie 1992 ([67]) („Circulara nr. 111"), care ar trebui să ofere garanții pentru a evita supracompensarea.

(261) Cu toate acestea, se pare că niciunul dintre aceste acte nu definește în mod clar obligațiile de serviciu public. În special, actele nu precizează conținutul și durata obligațiilor de serviciu public sau metodele de calcul și de revizuire a unui mecanism de compensare financiară. Prin urmare, actele nu îndeplinesc cerințele primei condiții Altmark, chiar fără a lua în considerare faptul că obligațiile impuse CCI-aeroport nu constituie un SIEG autentic.

— *Parametrii compensației stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent (a doua condiție)*

(262) Subvențiile excepționale și avansurile rambursabile primite de CCI-aeroport sunt toate măsuri excepționale acordate ad-hoc pentru a acoperi costurile de investiții necesare și pentru a finanța deficitul de exploatare al aeroportului. Acestea nu rezultă, prin urmare, din parametri de calcul care au fost definiți în prealabil.

(263) Trebuie remarcat faptul că misiunile CCI-aeroport pentru perioada 2000-2012 sunt stabilite în actele sale de bază. Însă aceste acte nu prevăd niciun mecanism de compensație financiară în favoarea CCI pe baza unor parametri stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent.

([65]) A se vedea Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4).

([66]) Ibidem, punctul 52.

([67]) Circulara nr. 111 din 30 martie 1992 de stabilire a normelor bugetare, contabile și financiare aplicabile ACFCI (Adunarea camerelor de comerț și industrie din Franța), CRCI (camerele de comerț și industrie regionale), CCI (camerele de comerț și industrie) și GIC (grupurile interconsulare).

(264) Nici procedura de stabilire a compensației, cuprinsă, în opinia Franței, în procedura de adoptare a bugetului aeroportului prevăzută în Circulara nr. 111, nu prevede niciun mecanism de compensare financiară pentru operator.

(265) Ca urmare, măsurile de sprijin financiar acordate CCI-aeroport nu îndeplinesc a doua condiție enunțată în hotărârea Altmark.

— *Compensație echitabilă pentru costurile care decurg din obligațiile de serviciu public (a treia condiție)*

(266) Compensația nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile realizate și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.

(267) Nu se prevede ca CCI să plătească compensații suplimentare pentru utilizarea comercială a oricărei infrastructuri suplimentare finanțate de regiune.

(268) Franța afirmă că această infrastructură suplimentară este necesară pentru îndeplinirea misiunilor de serviciu public și că construcția sa contribuie la echilibrarea finanțelor aeroportului. Cu toate acestea, se pare că aceste instalații sunt intrinseci activității economice de exploatare a aeroportului și vizează în special dezvoltarea aeroportului. Prin urmare, instalațiile nu îndeplinesc criteriul de interes general descris mai sus.

(269) În consecință, compensația nu îndeplinește a treia condiție Altmark. Chiar dacă condițiile Altmark sunt cumulative și este suficient ca una dintre ele să nu fie îndeplinită, pentru ca Comisia să nu poată exclude existența unui avantaj pentru operatorul aeroportuar, Comisia va analiza în continuare cea de a patra condiție Altmark.

— *Modalitățile de selectare a prestatorului de servicii (a patra condiție)*

(270) Cea de-a patra condiție din hotărârea *Altmark* prevede că compensația acordată trebuie fie să rezulte în urma unei proceduri de achiziții publice care permite selectarea ofertantului care este capabil să furnizeze serviciile la cel mai mic cost pentru comunitate (primul subcriteriu), fie să fie stabilită luând ca referință o întreprindere medie, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele necesare (al doilea subcriteriu).

(271) CCI nu a fost selectată pentru a exploata aeroportul în urma unei proceduri de licitație, iar Comisia nu dispune de niciun element care să indice faptul că sumele măsurilor de sprijin financiar de care a beneficiat au fost determinate pe baza unei analize a costurilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere medie, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele necesare.

(272) Astfel, măsurile de sprijin financiar acordate în favoarea CCI-aeroport nu îndeplinesc cea de a patra condiție din hotărârea Altmark.

(273) Întrucât cele patru condiții Altmark nu sunt îndeplinite, diferitele măsuri în favoarea operatorului aeroportuar nu pot fi considerate compensații pentru obligația de serviciu public acordate pentru prestarea unui SIEG. Prin urmare, în acest stadiu, Comisia nu poate exclude existența unui avantaj pentru operatorul aeroportuar.

(b) Evaluarea existenței unui avantaj economic selectiv

1. Granturi pentru investiții

(274) În ceea ce privește granturile pentru investiții, în valoare totală de aproximativ 3 milioane EUR, pentru o nouă sală de plecări și de sosiri, consolidarea, prelungirea și lărgirea pistei, consolidarea și lărgirea căii de rulare, consolidarea și extinderea pozițiilor de staționare a aeronavelor și crearea unui bazin de decantare pentru a alinia aeroportul la Legea apelor, Franța nu a prezentat niciun argument în sprijinul opiniei potrivit căreia diferitele autorități publice care au acordat aceste granturi s-ar fi putut aștepta la un randament al investiției lor susceptibil să satisfacă un operator economic privat în economia de piață care ar fi acționat în locul lor. Se pare mai degrabă că granturile pentru investiții au fost acordate de diferite autorități publice pentru a contribui la dezvoltarea regională. Prin urmare, autoritățile publice au acționat în exercitarea atribuțiilor lor de serviciu public.

(275) Având în vedere cele de mai sus, granturile pentru investiții nu îndeplinesc testul operatorului economic privat în economia de piață. Prin urmare, granturile pentru investiții au conferit un avantaj economic CCI-aeroport. De fapt, aceste granturi au redus costurile de investiții pe care CCI-aeroport ar fi trebuit să le suporte, fără o perspectivă de rentabilitate suficientă a investiției pentru autoritățile care au acordat granturile. În plus, în măsura în care de aceste avantaje a beneficiat o singură întreprindere, acestea sunt selective.

2. Avansuri rambursabile

(276) În ceea ce privește avansurile rambursabile în valoare totală de 8,77 milioane EUR, trebuie remarcat în primul rând că acestea sunt echivalente unor împrumuturi fără dobândă acordate CCI-aeroport de către serviciul general al CCI. Potrivit Franței, un avans ar trebui considerat un aport de cont curent pe care un acționar l-ar plăti filialei sale. Franța adaugă că un acționar privat nu efectuează o analiză a profitabilității unor astfel de avansuri, întrucât acestea sunt, de fapt, împrumuturi destinate să permită filialei să își dezvolte activitățile în beneficiul acționarului. În opinia Franței, acest lucru se aplică cu atât mai mult în cazul de față, întrucât este vorba despre un transfer financiar între părți ale aceleiași entități juridice, și anume CCI. Potrivit Franței, aceste avansuri nu implică, prin urmare, niciun risc financiar pentru CCI, deoarece aceasta deține terenul și infrastructura, a căror valoare depășește cu mult cuantumul avansurilor ([68]). Un astfel de argument nu ar putea fi relevant decât în cazul în care, acordând aceste avansuri pentru a permite funcționarea în continuare a aeroportului din La Rochelle, CCI se aștepta ca acesta să devină profitabil pe termen mai mult sau mai puțin lung, ceea ce ar fi permis CCI nu numai să i se ramburseze avansurile, ci și să primească un „randament al investiției", ca remunerație pentru capitalul angajat, prin eventualele profituri realizate de aeroport.

(277) Prin urmare, Comisia a interogat Franța cu privire la profitul pe care CCI l-ar putea aștepta în urma acordării unor astfel de avansuri rambursabile. În răspunsul său ([69]), Franța nu a prezentat niciun studiu sau analiză care să demonstreze că se putea preconiza obținerea unui profit ipotetic din acordarea acestor subvenții. Franța s-a limitat să facă referire la documentele care stabilesc rolul proprietarului care utilizează toate mijloacele pentru a asigura dezvoltarea pe termen lung a aeroportului său.

(278) Atunci când a acordat diferitele avansuri rambursabile, CCI nu se putea aștepta ca exploatarea aeroportului să devină profitabilă și să permită CCI-aeroport să ramburseze avansurile acordate, furnizând, în același timp, o marjă de profit care să remunereze capitalul utilizat de către serviciul general al CCI. Avansurile rambursabile au fost acordate începând cu 2001. La momentul respectiv, rezultatul contabil al aeroportului era deja negativ. În sfârșit, în lipsa unor avansuri rambursabile, rezultatele CCI-aeroport ar fi fost chiar mai rele, eliminând astfel orice perspectivă de rentabilitate a capitalului investit.

(279) Având în vedere toate aceste elemente, CCI nu putea să considere că era probabil ca capitalul angajat prin intermediul avansurilor acordate CCI-aeroport să poată fi remunerat în vreun fel, pe termen scurt și mediu. CCI putea chiar să aibă, în mod legitim, îndoieli serioase cu privire la posibilitatea ca CCI-aeroport să fie, într-o zi, în măsură să ramburseze suma acordată de CCI.

(280) În plus, deși rambursarea avansurilor urma să înceapă în 2014, nu exista nicio dispoziție care să prevadă ca unitatea aeroportuară să plătească vreo rată a dobânzii care să remunereze în mod corespunzător împrumutul care i-a fost acordat de CCI.

(281) Având în vedere toate cele de mai sus, CCI nu a acționat față de serviciul aeroport așa cum ar fi făcut un operator economic privat în economia de piață motivat de o perspectivă de profitabilitate credibilă și documentată.

(282) În concluzie, avansurile rambursabile au conferit un avantaj economic CCI-aeroport. În plus, deoarece aceste avantaje au fost acordate unei singure întreprinderi, ele sunt selective.

3. Presupusa suprafacturare a serviciilor furnizate de CCI aeroportului din Rochefort Saint-Agnant

(283) În ceea ce privește presupusa suprafacturare a serviciilor furnizate de CCI aeroportului din Rochefort Saint-Agnant, Franța susține că suprafacturarea s-a realizat în temeiul unui contract de servicii încheiat în parteneriat cu CCI din Rochefort. Potrivit Franței, CCI a fost selectată pentru a gestiona aeroportul din Rochefort la 11 iulie 2001, în urma unei proceduri competitive de licitație.

([68]) Scrisoarea Franței din 18 noiembrie 2015.
([69]) Scrisoarea Franței din 26 mai 2014.

(284) În cazul în care o vânzare de servicii se efectuează în urma unei proceduri de licitație competitive, transparente, nediscriminatorii și necondiționate, în conformitate cu principiile TFUE privind achizițiile publice, se poate presupune că vânzarea este în conformitate cu condițiile pieței ([70]).

(285) În cazul de față, Franța a furnizat dovezi potrivit cărora invitația de participare la licitație a fost: (i) competitivă, deoarece toți ofertanții au putut participa la invitația de participare la licitație; (ii) transparentă, deoarece a fost publicată în presă și toți ofertanții au fost informați în mod corespunzător; (iii) nediscriminatorie, deoarece criteriile de selecție au fost obiective și specificate în prealabil; și (iv) necondiționată, deoarece nu au existat condiții specifice. În plus, criteriul de selecție a fost legat de preț.

(286) Având în vedere cele de mai sus, informațiile puse la dispoziția Comisiei demonstrează că procedura de licitație a fost deschisă, transparentă și necondiționată. Prin urmare, Comisia concluzionează că prețul serviciilor furnizate de CCI constituie, de fapt, un preț de piață care nu conferă un avantaj CCI.

4. Presupusa subfacturare a serviciilor furnizate aeroportului de către serviciul general al CCI

— *Perioada 2001-2005*

(287) Informațiile puse la dispoziția Comisiei indică faptul că, în perioada 2001-2005, plățile au fost sume forfetare și că nu a existat nicio cheie analitică de repartizare bazată pe criterii obiective. Deși explicațiile Franței sugerează că sumele forfetare au fost acordate în condiții de piață, mai multe elemente pun sub semnul întrebării absența ajutorului de stat, în special absența unei chei analitice de repartizare.

(288) În special, în perioada 2001-2005, plățile efectuate de CCI-aeroport pentru serviciile furnizate de serviciul general al CCI au fost cu aproximativ 50 % mai mici decât plățile efectuate pentru aceleași servicii în perioada 2006-2012 (a se vedea tabelul 5), cu o creștere puternică atunci când a fost introdusă cheia de repartizare. Introducerea unei chei analitice de repartizare începând cu anul 2006 a arătat astfel că serviciile furnizate de serviciul general al CCI erau în mod evident subfacturate. Prin urmare, Comisia concluzionează că presupusa subfacturare a serviciilor furnizate aeroportului de serviciul general al CCI în perioada 2001-2005 a oferit CCI-aeroport un avantaj economic selectiv.

— *Perioada 2006-2012*

(289) În ceea ce privește presupusa subfacturare a serviciilor furnizate aeroportului de serviciul general al CCI în perioada 2006-2012, Franța susține că costul serviciilor comune diferitelor componente ale CCI, cum ar fi serviciile structurale legate de contabilitate, IT, resurse umane etc., a fost distribuit între acestea în funcție de o cheie analitică de repartizare și, prin urmare, a fost repartizat pe baza unor criterii obiective. Franța susține, de asemenea, că CCI a efectuat o analiză detaliată în funcție de evoluția volumului de activitate și că cheia de repartizare este în deplină concordanță cu evoluția traficului aeroportului. În plus, Franța susține că utilizarea cheii de repartizare a fost verificată în fiecare an, întrucât conturile CCI sunt avizate de un coauditor ca urmare a consolidării conturilor grupului CCI.

(290) Comisia consideră că, pentru perioada 2006-2012, Franța a demonstrat că a fost introdusă o cheie de repartizare, bazată pe șase criterii obiective și relevante, în funcție de serviciile furnizate aeroportului de către serviciul general al CCI:

— pentru administrarea generală a aeroportului, costul subserviciului „reprezentanți aleși” a fost calculat în funcție de numărul de ordini de zi tratate pentru reuniunile comitetului director și ale adunărilor generale privind aeroportul, iar procentul obținut a fost aplicat la costurile președinției CCI; costul serviciului „direcție generală” se calculează în funcție de timpul petrecut de directorul general în reuniunile decizionale cu reprezentanții personalului, monitorizarea investițiilor etc. În lumina celor de mai sus, Comisia concluzionează că serviciile sunt bazate pe nevoi și sunt facturate în funcție de costuri. În plus, informațiile puse la dispoziția Comisiei demonstrează că cheia de repartizare a fost aplicată corect;

([70]) Comunicare a Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, punctul 89 și următoarele (JO C 262, 19.7.2016, p. 1).

— comunicare: costul serviciului a fost calculat în funcție de timpul petrecut pentru fiecare componentă a CCI;

— contabilitate și control de gestiune: costul serviciului a fost calculat în funcție de procentul numărului de înregistrări contabile;

— IT: costul serviciului a fost calculat în funcție de numărul de stații IT instalate (achiziții, întreținere, analiză și implementare de dezvoltări de hardware și software etc.);

— resurse umane: costul serviciului a fost calculat în funcție de personalul permanent al aeroportului;

— proiecte: costul serviciului a fost calculat în funcție de timpul petrecut de serviciu urmărind investiții majore (inclusiv extinderea sălii de plecare și a terminalului), de la caz la caz, în funcție de proiecte și de procedurile de licitație.

(291) Aceste criterii sunt obiective și relevante, deoarece se referă la timpul petrecut și la activitatea desfășurată efectiv.

(292) În plus, Comisia consideră că Franța a demonstrat că cheia de repartizare a fost aplicată în mod corect, deoarece, în fiecare an, cheile sunt verificate pentru a se asigura obținerea celui mai realist rezultat. În plus, conceptualizarea și alegerea criteriilor, precum și metoda de calcul sunt, de asemenea, verificate de auditori.

(293) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că presupusa subfacturare a serviciilor furnizate aeroportului de către serviciul general al CCI în perioada 2006-2012 nu a conferit un avantaj aeroportului și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat.

5. Contribuții financiare din partea diferitelor autorități locale la măsurile de promovare puse în aplicare de aeroportul din La Rochelle

(294) Comisia consideră că contribuțiile financiare ale autorităților locale la măsurile de promovare puse în aplicare de aeroportul din La Rochelle trebuie considerate ca reprezentând sprijin pentru finanțarea exploatării aeroportului, și nu finanțare a companiilor aeriene.

(295) În schimb, autoritățile franceze și CCI consideră că aceste contribuții ar trebui considerate drept achiziții de servicii de marketing de către autoritățile locale și, prin urmare, drept finanțare a companiilor aeriene. CCI susține că autoritățile s-au alăturat contractelor de marketing pentru a atinge obiectivele pe care și le-au stabilit în cadrul atribuțiilor lor de interes general și, în special, pentru a beneficia de o reducere de preț din partea AMS pentru o achiziție în grup ([71]). În mod similar, autoritățile franceze consideră că aeroportul a servit drept organism central de achiziție ([72]).

(296) Cu toate acestea, o analiză a faptelor nu confirmă versiunea prezentată de autoritățile franceze și de CCI. Mai multe elemente indică faptul că contribuțiile autorităților locale trebuie considerate finanțare pentru exploatarea aeroportului.

(297) Astfel cum se menționează în Orientările din 2014, nu este neobișnuit ca operatorii aeroportuari să ofere companiilor aeriene stimulente sub formă de sprijin pentru marketing. Acest lucru este valabil în special pentru aeroporturile regionale, care pot întâmpina dificultăți mai mari în atragerea companiilor aeriene decât a aeroporturilor din vecinătatea marilor orașe. Prin urmare, cheltuielile care au fost realizate în baza unor contracte de marketing cu companii aeriene pot fi considerate cheltuieli de funcționare obișnuite ale unui operator aeroportuar ([73]). În consecință, contribuțiile autorităților locale au fost utilizate pentru a acoperi o parte din cheltuielile de funcționare obișnuite ale aeroportului din La Rochelle.

(298) În plus, contribuțiile autorităților locale au fost acordate aeroportului din La Rochelle, care le-a utilizat pentru a-și dezvolta activitatea economică prin încheierea de contracte de servicii de marketing în nume propriu cu companiile aeriene. De asemenea, următoarele elemente indică faptul că contribuțiile nu constituie achiziții de servicii de marketing de către autoritățile locale.

([71]) Observațiile CCI din 10 iunie 2014, p. 27.
([72]) Nota autorităților franceze din 11 aprilie 2018, p. 9.
([73]) A se vedea Decizia Comisiei din 11 noiembrie 2016, SA.24221, Aeroportul Klagenfurt – Ajutor pentru Ryanair și alți transportatori aerieni, considerentul 237.

(299) În primul rând, astfel cum se arată la punctul 3.1.1.5, contribuțiile au fost plătite în temeiul unor contracte încheiate între CCI, pe de o parte, și Departamentul Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle și Regiunea Poitou-Charentes, pe de altă parte. Contractele nu precizează tipul de măsuri de promovare care trebuie întreprinse de CCI sau de prestatorii de servicii cărora le vor fi încredințate. În special, contractele nu menționează faptul că furnizorii de servicii vor fi companii aeriene sau filiale ale acestora. În observațiile sale din 4 iunie 2012, CCI afirmă de asemenea că „aeroportul subliniază că autoritățile publice, atunci când se angajează să sprijine măsurile de promovare a comercializării pe aeroportul din La Rochelle, nu intenționează în niciun caz să se angajeze față de un anumit operator de servicii de marketing. Acest lucru reiese suficient de clar din contractele de marketing pe care le încheie, întrucât numele operatorului acestor servicii nici măcar nu este menționat în acestea" ([74]). Rezultă astfel că CCI se bucura de o autonomie considerabilă în ceea ce privește alegerea măsurilor de promovare și a prestatorilor acestor servicii.

(300) În al doilea rând, diferitele contracte de marketing încheiate de CCI cu diferitele companii aeriene și cu filialele acestora nu menționează implicarea autorităților locale în finanțarea măsurilor de marketing ale CCI.

(301) În sfârșit, se pare că, în unele cazuri, CCI a încheiat contracte de marketing cu companiile aeriene fără a avea garanția legală că va primi subvențiile din partea autorităților publice. De exemplu, CCI a încheiat mai multe contracte de marketing cu companiile aeriene între 2004 și 2006, pe baza unui plan de afaceri care prevedea o contribuție financiară anuală de 144 500 EUR din partea Departamentului Charente-Maritime. Însă Departamentul Charente-Maritime nu a plătit nicio contribuție financiară.

(302) Prin urmare, aceste elemente diferite indică faptul că contribuțiile diferitelor autorități locale trebuie considerate ca finanțând cheltuielile de funcționare ale aeroportului.

7.1.1.4. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre

(303) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la concurența potențială dintre aeroportul din La Rochelle și alte aeroporturi învecinate, cum ar fi cele din Angoulême, Rochefort și Niort.

(304) Punctul 25 din Orientările din 2014 definește zona pe care o deservește un aeroport ca limită a pieței geografice care este stabilită, în mod normal, la circa 100 de kilometri sau la circa 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză. Totuși, punctul 25 adaugă că zona pe care o deservește un anumit aeroport poate fi diferită și trebuie să țină seama de specificul fiecărui aeroport în parte. Dimensiunea și configurația acestei zone variază de la un aeroport la altul și depinde de diversele caracteristici ale aeroportului, inclusiv: (i) de modelul său de afaceri; (ii) de localizare; și (iii) de destinațiile pe care acesta le deservește.

(305) În ceea ce privește aeroportul din Angoulême, Comisia observă, în primul rând, că aeroportul se află la mai mult de două ore cu mașina și la 150 km de aeroportul din La Rochelle. Prin urmare, distanța dintre cele două aeroporturi este semnificativ mai mare decât cea menționată la punctul 25 din Orientările din 2014. În principiu, acest lucru ar putea exclude aeroportul din Angoulême din zona pe care o deservește La Rochelle. Comisia observă, de asemenea, că aeroporturile din La Rochelle și din Angoulême au modele de afaceri relativ diferite. În cursul perioadei examinate (2001-2012), activitățile aeroportului din La Rochelle s-au bazat în principal pe transportul de pasageri cu servicii regulate către destinații europene operate de companii aeriene low-cost, cum ar fi Ryanair și easyJet (a se vedea considerentul 29). În schimb, activitățile aeroportului din Angoulême au variat considerabil în această perioadă: (i) în perioada 2004-2007, între Angoulême și Lyon a fost operat un singur serviciu intern regulat (care face obiectul obligațiilor de serviciu public); (ii) în perioada 2008-2009, Ryanair a fost operat un singur serviciu regulat către Londra Stansted în perioada aprilie-octombrie; (iii) în perioada 2010-2011, nu a fost operat niciun serviciu regulat de pe aeroportul din Angoulême ([75]).

([74]) Observațiile CCI din 4 iunie 2012, punctul 34.

([75]) A se vedea Decizia (UE) 2015/1226 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Angoulême, a SNC-Lavalin, a Ryanair și a Airport Marketing Services (JO L 201, 30.7.2015, p. 48), considerentele 15 și 16.

(306) Comisia observă, de asemenea, că în perioada examinată (2001-2012) cele două destinații deservite de aeroportul din Angoulême (Lyon și Londra Stansted) au fost deservite și de la aeroportul din La Rochelle în paralel. În ceea ce privește Londra Stansted, Comisia observă că, în perioada 2008-2009, Ryanair a operat un serviciu către această destinație dinspre cele două aeroporturi, ceea ce ar putea indica faptul că companiile aeriene le consideră piețe distincte. În plus, închiderea rutei către Angoulême nu a condus la trecerea pasagerilor la serviciul La Rochelle-Londra Stansted.

(307) Prin urmare, Comisia consideră că aeroportul din La Rochelle nu este situat în zona pe care o deservește aeroportul din Angoulême.

(308) În ceea ce privește aeroporturile din Niort și Rochefort, Comisia observă că acestea sunt situate la 60 de minute de mers cu mașina (75 km) și, respectiv, la 50 de minute de mers cu mașina (54 km) de aeroportul din La Rochelle. Cu toate acestea, astfel cum s-a menționat în considerentul 304, zona pe care o deservește un anumit aeroport poate fi diferită și trebuie să țină seama și de alte caracteristici ale aeroportului, cum ar fi modelul său de afaceri și destinațiile pe care le deservește. În ceea ce privește modelul de afaceri, activitățile aeroportului din La Rochelle – bazate în principal pe transportul de pasageri prin servicii regulate operate de mari companii aeriene comerciale, cum ar fi Ryanair și easyJet – diferă fundamental de cele ale aeroporturilor din Niort și Rochefort. Astfel cum a subliniat Franța, aeroporturile din Niort și Rochefort sunt dedicate în principal activităților de zbor ale cluburilor și aeronavelor ușoare și nu gestionează transportatori aerieni publici. În plus, niciunul dintre aceste aeroporturi nu este dotat cu niciun serviciu de deservire a companiilor aeriene care operează rute regulate ([76]), spre deosebire de aeroportul din La Rochelle, care gestionează mai multe companii aeriene care oferă servicii regulate către diferite destinații din Franța și din Europa.

(309) Prin urmare, Comisia consideră că aeroporturile din Niort și Rochefort nu sunt substitute ale aeroportului din La Rochelle ca aeroport de pasageri pentru serviciile regulate operate de marile companii aeriene comerciale.

(310) Cu toate acestea, Comisia consideră că aeroportul din La Rochelle concurează cu alte aeroporturi, chiar și cu cele situate în afara zonei pe care o deservește. Operatorii aeroportuari din UE concurează între ei pentru a atrage companii aeriene. Într-adevăr, companiile aeriene stabilesc rutele pe care operează și frecvențele corespunzătoare în funcție de diferite criterii. Astfel de criterii includ potențialii clienți care pot fi preconizați pe rutele respective, dar și caracteristicile aeroporturilor situate la capetele rutelor.

(311) Companiile aeriene iau în considerare criterii precum tipul de servicii aeroportuare furnizate, populația sau activitatea economică din jurul aeroportului, congestionarea traficului, dacă există acces terestru, precum și nivelul taxelor și condițiile comerciale generale pentru utilizarea infrastructurii și a serviciilor aeroportuare (inclusiv existența și valoarea stimulentelor și a măsurilor de sprijin pentru marketing oferite companiilor aeriene). Nivelul taxelor, al stimulentelor și al măsurilor de sprijin este un factor-cheie, deoarece finanțarea publică acordată unui aeroport ar putea fi utilizată pentru a atrage companiile aeriene și, prin urmare, poate denatura în mod semnificativ concurența.

(312) Așadar, companiile aeriene își alocă resursele, în special aeronavele și echipajele, între diferite rute ținând seama, printre altele, de serviciile oferite de operatorii aeroportuari și de prețurile practicate de aceștia în schimbul serviciilor lor.

(313) Din aceste elemente rezultă că diferitele măsuri care au fost acordate aeroportului din La Rochelle și care fac obiectul prezentei investigații sunt susceptibile, prin faptul că au conferit un avantaj economic întreprinderii respective, să fi consolidat poziția acesteia față de alți operatori aeroportuari europeni. În consecință, este posibil ca aceste măsuri să fi denaturat concurența și să fi afectat schimburile comerciale dintre statele membre.

7.1.1.5. Concluzie privind existența unui ajutor

(314) Subvențiile pentru atribuțiile de serviciu public și presupusa subfacturare a serviciilor furnizate aeroportului de către serviciul general al CCI în perioada 2006-2012 nu constituie ajutor de stat. Ajutoarele pentru investiții, subfacturarea serviciilor furnizate de serviciul general al CCI aeroportului din La Rochelle în perioada 2001-2005, avansurile rambursabile primite de aeroportul din La Rochelle și subvențiile din partea autorităților locale destinate să contribuie la măsurile de promovare a aeroportului din La Rochelle constituie ajutor de stat în favoarea aeroportului din La Rochelle.

([76]) Aceste servicii includ servicii de handling la sol, servicii de securitate și servicii de salvare și de stingere a incendiilor pentru aeronave de nivelul 1.

7.1.2. *Caracterul ilegal al ajutorului de stat*

(315) Granturile pentru investiții, subfacturarea în perioada 2001-2005, avansurile rambursabile și subvențiile menite să contribuie la măsurile de promovare pe care CCI le-a primit de la Departamentul Charente-Maritime, de la Regiunea Poitou-Charentes și de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle au fost puse în aplicare fără a fi notificate, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(316) Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general („Decizia privind SIEG din 2005") stabilește condițiile în care anumite ajutoare acordate sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public pot fi exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Potrivit Franței, măsurile acordate CCI-aeroport îndeplinesc aceste condiții. Comisia consideră că acest lucru nu este adevărat.

(317) În primul rând, administrarea aeroportului din La Rochelle în ansamblu nu poate fi considerată un SIEG autentic, astfel cum s-a demonstrat în considerentul 261. În consecință, întrucât diferitele măsuri menționate anterior au fost acordate pentru finanțarea exploatării aeroportului în ansamblu, ele nu îndeplinesc criteriile stabilite prin Decizia privind SIEG din 2005.

(318) În al doilea rând, astfel cum s-a arătat anterior, chiar dacă administrarea aeroportului în ansamblu ar putea fi calificată drept SIEG, niciuna dintre măsurile în cauză nu ar constitui o compensație pentru obligația de serviciu public ai cărei parametri au fost stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent. Astfel cum se arată în considerentul 273, măsurile în cauză nu îndeplinesc condițiile din hotărârea Altmark.

(319) Având în vedere cele de mai sus, granturile pentru investiții, subfacturarea în perioada 2001-2005, avansurile rambursabile și subvențiile destinate să contribuie la măsurile de promovare pe care CCI le-a primit de la Departamentul Charente-Maritime, de la Regiunea Poitou-Charentes și de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle constituie ajutoare ilegale.

7.1.3. *Compatibilitatea ajutorului cu piața internă*

7.1.3.1. Compatibilitatea ajutorului pentru investiții

(320) Măsurile în cauză privesc granturile pentru investiții plătite CCI-aeroport de diferite autorități publice (Regiunea Poitou-Charentes, Departamentul Charente-Maritime și Communauté d'Agglomération de La Rochelle) și în cadrul FEDR. Astfel cum s-a menționat mai sus, aceste granturi pentru investiții au redus costurile de investiții pe care CCI ar fi trebuit să le suporte în mod normal și, prin urmare, constituie ajutor pentru investiții.

(321) Ajutorul pentru investiții a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014, data de la care se aplică Orientările din 2014. În conformitate cu orientările respective, Comisia aplică în cazul ajutoarelor ilegale pentru investiții acordate aeroporturilor normele în vigoare la momentul acordării acestora ([77]).

(322) În ceea ce privește granturile acordate începând cu 2005, la momentul respectiv erau în vigoare Orientările din 2005 și, prin urmare, acestea ar fi trebuit aplicate.

(323) Însă granturile acordate în perioada 2000-2005 au fost acordate CCI-aeroport înainte de intrarea în vigoare a Orientărilor din 2005, într-un moment în care nu exista un criteriu specific de compatibilitate pentru ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor. Prin urmare, Comisia trebuie să analizeze aceste granturi direct, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, ținând seama de practica sa decizională în acest sens. Trebuie amintit faptul că practica decizională a Comisiei în ceea ce privește evaluarea compatibilității granturilor acordate operatorilor aeroportuari a fost consolidată de Orientările din 2005. Prin urmare, Comisia consideră că evaluarea compatibilității cu piața internă a granturilor acordate în perioada 2000-2005 ar trebui să se realizeze în lumina principiilor stabilite în Orientările din 2005 și în lumina jurisprudenței ([78]).

([77]) Punctul 173 din Orientările din 2014.

([78]) Hotărârea Curții (Marea Cameră) din 22 septembrie 2020, Republica Austria/Comisia, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punctul 20.

(324) Ajutoarele de stat acordate aeroporturilor, ca orice alte ajutoare de stat, trebuie să fie necesare pentru facilitarea dezvoltării unei activități economice și proporționale cu acest obiectiv pentru a fi declarate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. Prin urmare, Comisia va analiza îndeplinirea acestor criterii de necesitate și de proporționalitate, pe lângă respectarea criteriilor din Orientările din 2005 menționate anterior.

(325) Pentru a stabili necesitatea și proporționalitatea ajutorului, Comisia trebuie, de asemenea, să verifice dacă valoarea ajutorului este limitată la ceea ce este strict necesar pentru atingerea obiectivului urmărit ([79]).

(a) Eligibilitatea costurilor de investiție

(326) Comisia observă, în primul rând, că, în conformitate cu Orientările din 2005, costurile eligibile pentru ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor trebuie să se limiteze la costurile de investiție referitoare la infrastructura aeroportuară propriu-zisă (piste de decolare, terminale, platforme etc.) sau la costurile instalațiilor care le sprijină în mod direct (instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță). Costurile eligibile trebuie însă să excludă costurile aferente activităților comerciale care nu sunt legate direct de activitățile de bază ale aeroportului și care includ construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea terenului și a clădirilor, nu numai pentru birouri și pentru depozitare, dar și pentru hoteluri și întreprinderi industriale situate în incinta aeroportului, precum și magazine, restaurante și parcări auto.

(327) Diferitele granturi pentru investiții din partea FEDR, a Regiunii Poitou-Charentes, a Departamentului Charente-Maritime și a Communauté d'Agglomération de La Rochelle, în valoare de aproape 3 milioane EUR, au fost utilizate pentru a finanța construirea unei noi săli de plecări și de sosiri, pentru consolidarea, prelungirea și lărgirea pistei, consolidarea și lărgirea căii de rulare, consolidarea și extinderea pozițiilor de staționare ale aeronavelor și pentru crearea unui bazin de decantare cu scopul de a alinia aeroportul la Legea apelor.

(328) Pista, calea de rulare, pozițiile de staționare ale aeronavelor, bazinul de decantare și terminalul fac parte din infrastructura aeroportuară și intră sub incidența controlului ajutoarelor de stat, astfel cum este definit în considerentul 218. În consecință, costurile de investiții aferente acestor infrastructuri sunt eligibile.

(b) Ajutorul facilitează dezvoltarea unei activități economice

(329) Granturile pentru investiții au fost utilizate pentru construirea unei noi săli de plecări și de sosiri, pentru consolidarea, prelungirea și lărgirea pistei, pentru consolidarea și lărgirea căii de rulare, pentru consolidarea și extinderea pozițiilor de staționare ale aeronavelor și pentru crearea unui bazin de decantare cu scopul de a alinia aeroportul la Legea apelor.

(330) Redimensionarea pistei (cu 45 m în lățime și 115 m în lungime), a căii de rulare și a pozițiilor de staționare pentru aeronave au permis aeroportului din La Rochelle să manipuleze aeronave cu o capacitate de 100-200 de locuri, cum ar fi B737 și A320, și să vizeze noi piețe pe care aceste aeronave sunt utilizate în cea mai mare măsură (Marea Britanie, Belgia, Peninsula Iberică) prin adaptarea la standardele specifice de siguranță ale aeronavelor respective. Acest lucru răspunde unui obiectiv de dezvoltare economică și turistică regională, care sporește atractivitatea aeroportului din La Rochelle și, prin urmare, vizează creșterea numărului de pasageri care călătoresc în regiune.

(331) Extinderea terminalului a permis adaptarea terminalului la creșterea continuă a traficului și, prin urmare, manipularea pasagerilor în conformitate cu un nivel acceptabil de siguranță, securitate și confort, care lipsea anterior, astfel cum s-a subliniat în ianuarie 2000 într-un studiu privind clădirile. Studiul a constatat că la orele de vârf treceau 100 de pasageri și, prin urmare, sala publică era semnificativ subdimensionată, cauzând congestii și întârzieri în efectuarea procedurilor de securitate și, în consecință, în îmbarcarea și debarcarea aeronavelor. Așadar, finanțarea a îmbunătățit siguranța și funcționarea infrastructurii, care este esențială pentru atingerea obiectivelor de dezvoltare regională și de intensificare a turismului.

([79]) A se vedea Decizia Comisiei din 18 februarie 2011 în cazul privind ajutorul de stat NN 26/2009 – Grecia – Extinderea aeroportului din Ioannina, considerentele 69 și 70. A se vedea, de asemenea, Hotărârea Tribunalului din 18 ianuarie 2012, Djebel/Comisia, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, punctele 122 și 123 și jurisprudența citată.

(332) De asemenea, trebuie remarcat faptul că aeroportul din La Rochelle este o legătură importantă între Europa și regiunea La Rochelle. În acest sens, aeroportul este esențial pentru dezvoltarea economică și turistică a regiunii. Absența unui aeroport în La Rochelle sau o reducere semnificativă a potențialului său de gestionare ar fi de natură să compromită acest rol, întrucât persoanele care călătoresc în scop de afaceri, în special, doresc să își reducă la minimum durata călătoriei, în special pentru a putea efectua călătorii de întoarcere în aceeași zi. Prin urmare, dacă persoanele care călătoresc în scop de afaceri spre și dinspre La Rochelle ar trebui să utilizeze un aeroport care nu se află în imediata vecinătate a orașului, acest lucru ar putea fi considerat o barieră în calea dezvoltării activității economice.

(333) Aeroportul din La Rochelle gestionează, de asemenea, fluxuri turistice majore legate în special de proximitatea sa față de Île de Ré, cu stațiunile sale litorale. Acest impact pozitiv a fost evaluat într-o notă a CCI din 2008 privind o strategie de creștere controlată. Nota precizează că contribuția economică a aeroportului la aglomerarea urbană corespunde cheltuielilor efectuate de pasagerii companiilor aeriene low-cost în economia locală în timpul șederii lor (33 de milioane EUR în 2007). În plus, în aeroport au fost create 167 de locuri de muncă în 2008. Un raport privind dezvoltarea transportului aerian și a turismului elaborat de ODIT Franța în 2008 a prezentat un raport care permitea estimarea contribuției economice totale a aeroportului La Rochelle la economia locală la 100 de milioane EUR în 2008.

(334) Din aceste motive, granturile pentru investiții primite de CCI-aeroport au contribuit la dezvoltarea economică a orașului La Rochelle și a regiunii sale, având în vedere impactul aeroportului asupra turismului și a activității economice în general.

(335) Aceste granturi au contribuit, de asemenea, la accesibilitatea regiunii, în special pentru turiști și persoanele care călătoresc în scop de afaceri. În această privință, trebuie remarcat faptul că aeroportul La Rochelle nu este situat în aceeași zonă pe care o deservește aeroportul din Angoulême (a se vedea considerentele 305-307).

(336) În ceea ce privește aeroporturile din Niort și Rochefort, Comisia consideră că acestea nu sunt substitute ale aeroportului din La Rochelle, care este un aeroport pentru transportul de pasageri prin servicii regulate operate de mari companii aeriene comerciale (a se vedea considerentul 309).

(337) Astfel, un ajutor pentru investiții care să permită întreținerea aeroportului din La Rochelle favorizează, într-o anumită măsură, accesibilitatea regiunii, întrucât le permite pasagerilor și companiilor aeriene să evite situația în care trebuie să aleagă un substitut imperfect.

(338) În plus, linia TGV care leagă La Rochelle de Paris, un nod de transport internațional, are regim de mare viteză doar din Saint Pierre des Corps, astfel că este nevoie de 3 ore pentru a ajunge la Paris prin acest mod de transport. Proiectul TGV Atlantique, care va conecta orașele Poitiers, Angoulême și Bordeaux la viteză maximă, nu include La Rochelle.

(339) Prin urmare, se pare că, în pofida existenței unor mijloace de transport alternative transportului aerian, granturile pentru investiții au contribuit la îmbunătățirea accesibilității și a dezvoltării economice a regiunii.

(c) Infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit

(340) Investițiile au vizat îmbunătățirea funcționării și asigurarea unei utilizări optime a infrastructurii existente, în special din cauza faptului că o parte a infrastructurii era inutilizabilă din cauza nerespectării standardelor de siguranță sau a faptului că investiția permite adaptarea aeroportului la o creștere previzibilă a numărului de pasageri.

(341) În cadrul realizării investițiilor legate de extinderea pistei aeroportului, care era subdimensionată și inadecvată, CCI-aeroport s-a limitat la o extindere de 115 metri, ceea ce era suficient pentru a-și îndeplini obiectivele de piață prezentate în considerentul 330, și anume adaptarea la aeronavele cu o capacitate maximă de 200 de locuri. Această extindere a fost recomandată și de studiul realizat în ianuarie 2000 de Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest. Traficul înregistrat în anii următori confirmă aceste concluzii.

(342) Astfel cum se arată în considerentul 331, lucrările la terminal (la fel de subdimensionat) finanțate prin granturile pentru investiții nu a condus la creșteri semnificative ale capacității, ci a vizat doar asigurarea faptului că infrastructura subdimensionată poate gestiona traficul existent și poate face față mai bine perioadelor de vârf.

(343) Prin urmare, aceste investiții nu au depășit ceea ce era necesar pentru ca aeroportul să continue gestionarea fără probleme a traficului existent, inclusiv la orele de vârf. Aceste investiții erau, așadar, necesare și proporționale cu obiectivul stabilit.

(d) Infrastructura oferă o perspectivă satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu

(344) Trebuie remarcat faptul că, în perioada 2005-2007, traficul pe aeroportul din La Rochelle a fluctuat între aproximativ 120 000 și aproximativ 220 000 de pasageri pe an și că traficul a crescut permanent de-a lungul anilor. Prin urmare, era rezonabil să se preconizeze o perspectivă de utilizare semnificativă și sporită atât în 2005, cât și în 2007.

(345) Prin urmare, această perspectivă justifica investițiile menite să mențină infrastructura într-o stare care să permită gestionarea traficului existent și să facă față creșterii anuale a aeroportului, fără însă a crește în mod semnificativ capacitatea.

(346) În acest sens, trebuie amintit că lucrările de redimensionare a pistei aeroportului din La Rochelle au urmărit să permită manipularea aeronavelor de capacitate mai mare și adaptarea la standardele de siguranță specifice anumitor aeronave, cu scopul final de a promova o creștere a numărului de pasageri care călătoresc în regiune. În plus, extinderea terminalului a permis adaptarea acestuia la creșterea continuă a traficului și, astfel, gestionarea pasagerilor în conformitate cu un nivel acceptabil de siguranță, securitate și confort, precum și evitarea congestionării și a întârzierilor în efectuarea procedurilor de securitate și, prin urmare, în îmbarcarea și debarcarea aeronavelor. Granturile pentru investiții au finanțat lucrări de renovare și modernizare a pistei pentru a menține infrastructura într-o stare care să permită gestionarea în continuare a tipurilor de aeronave și a volumului de trafic existente fără creșteri semnificative ale capacității, precum și îmbunătățirea funcționării aeroportului la orele de vârf. În concluzie, infrastructura finanțată oferea, prin urmare, o perspectivă de utilizare satisfăcătoare pe termen mediu la momentul acordării granturilor pentru investiții.

(e) Acces la infrastructură în mod egal și nediscriminatoriu

(347) Aeroportul din La Rochelle este deschis diferitelor companii aeriene care doresc să îl utilizeze fără restricții speciale. Așadar, infrastructura poate fi accesată în mod egal și nediscriminatoriu în sensul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.

(f) Absența unui efect asupra schimburilor comerciale care contravine interesului comun

(348) Astfel cum s-a menționat mai sus, aeroportul din La Rochelle este un aeroport din categoria D în conformitate cu Orientările din 2005. Punctul 39 din orientări prevede că „este puțin probabil ca finanțarea acordată micilor aeroporturi regionale (categoria D) să denatureze concurența sau să afecteze comerțul într-o măsură contrară interesului comun”.

(349) În plus, din considerentele 304 și 309 reiese că aeroportul din La Rochelle nu este în concurență în zona pe care o deservește cu un alt aeroport cu același model de afaceri care ar putea fi afectat în mod negativ de măsurile în cauză. Aeroporturile din Niort și Rochefort deservesc diferite segmente de piață și, prin urmare, nu sunt decât substitute imperfecte unele pentru celelalte. Aeroportul din Angoulême nu este situat în zona pe care o deservește aeroportul din La Rochelle.

(350) În plus, granturile pentru investiții în cauză nu au fost utilizate pentru a finanța creșteri semnificative ale capacității, care să modifice clasificarea aeroportului în conformitate cu Orientările din 2005. Principalul impact al granturilor pentru investiții în cauză a fost, așadar, menținerea aeroportului, deoarece, în lipsa granturilor respective, acesta nu ar fi putut să își continue activitatea sau nu ar fi putut să o facă decât în condiții mai nefavorabile. Totuși, granturile nu au condus la crearea de noi capacități care să poată concura cu alte aeroporturi, astfel cum se arată în tabelul 11.

Tabelul 11

Capacitatea utilizată în perioada 2002-2010, ca număr de pasageri

Anul	Capacitatea utilizată
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

Sursa: autoritățile franceze.

(351) În sfârșit, după acordarea granturilor pentru investiții, nu a avut loc nicio deplasare semnificativă a companiilor aeriene de la Angoulême la Rochelle, iar serviciile din Angoulême nu au fost retrase și înlocuite cu servicii noi către aceleași destinații din La Rochelle.

(352) Luând în considerare toate aceste elemente pozitive și negative produse, în general, de granturile în cauză, Comisia consideră că acest ajutor nu a afectat schimburile comerciale într-o măsură care să contravină interesului comun.

(g) Necesitatea și proporționalitatea ajutoarelor

(353) Se consideră că este necesar și proporțional să se investească într-o mai bună exploatare și în utilizarea optimă a infrastructurii existente, în special atunci când o parte a infrastructurii este inutilizabilă deoarece nu respectă standardele de siguranță ([80]), sau pentru ca investiția să permită adaptarea aeroportului la o creștere previzibilă a numărului de pasageri ([81]).

(354) În ceea ce privește lucrările la pista de decolare, la calea de rulare și la pozițiile de staționare ale aeronavelor, strategia aeroportului era de a deschide noi rute și de a-și dezvolta traficul și, prin urmare, se impunea extinderea acestei infrastructuri.

(355) În ceea ce privește lucrările efectuate la terminal, infrastructura aeroportuară nu era adecvată pentru creșterea continuă a traficului de călători, ceea ce producea întârzieri și congestie. Prin urmare, redimensionarea aeroportului era atât necesară, cât și proporțională pentru gestionarea afluxului de pasageri.

(356) Granturile pentru investiții au reprezentat 2 986 000 EUR dintr-o investiție de 5 876 000 EUR, adică o intensitate a ajutorului de 50,8 %, ceea ce este acceptabil având în vedere categoria aeroportului.

(357) În plus, toate informațiile disponibile indică faptul că aceste ajutoare pot fi considerate necesare și proporționale, în sensul că CCI nu ar fi putut să finanțeze investițiile în cauză în absența acestor ajutoare și nu ar fi putut să aducă o contribuție mult mai mare decât cea pe care a avut-o.

(358) Tabelul 12 de mai jos sintetizează venitul net al aeroportului din La Rochelle în perioada 2002-2012 și capacitatea sa de autofinanțare, care reprezintă suma veniturilor nete și a cheltuielilor nemonetare (în principal amortizări și provizioane pentru pasive și taxe). Capacitatea de autofinanțare reprezintă sumele generate de activitatea unei întreprinderi care sunt disponibile pentru a finanța investițiile, capitalul de lucru, rambursările de împrumuturi, economiile și dividendele plătite acționarilor.

([80]) Decizia Comisiei din 16 mai 2006 privind ajutorul de stat NN 21/2006 – Regatul Unit – Aeroportul orașului Derry (JO C 272, 9.11.2006, p. 13), considerentele 57 și 58.

([81]) Decizia Comisiei din 27 aprilie 2010 privind ajutorul de stat N 41/2010, Letonia – Ajutor de stat legat de investițiile în infrastructura aeroportuară din Riga (JO C 143, 2.6.2010, p. 22), considerentele 35-37.

Tabelul 12

Venitul net și capacitatea de autofinanțare a aeroportului din La Rochelle

(mii EUR)

Anul	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Venituri	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Cheltuieli	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Venit net	– 175	– 75	19	– 334	– 738	– 559	– 728	– 771	– 197	– 491	– 496
Capacitatea de autofinanțare	5	228	– 84	5	298	– 195	– 259	– 679	46	– 2	– 30

Sursa: autoritățile franceze.

(359) Acest tabel arată că aeroportul a acumulat pierderi în perioada 2002-2012. În plus, capacitatea de autofinanțare a aeroportului a variat între 298 000 EUR și – 679 000 EUR pe an în această perioadă. În 2004 și 2005, când au fost plătite aproape toate granturile pentru investiții, capacitatea de autofinanțare a aeroportului a fost de numai – 84 000 EUR și, respectiv, 5 000 EUR, un nivel foarte scăzut în comparație cu costurile investițiilor efectuate (costul total al investițiilor în 2004 și 2005: 5 830 000 EUR) ([82]). Resursele provenite din activitatea aeroportului erau, așadar, insuficiente pentru a putea contribui în mod semnificativ la finanțarea acestor investiții.

(360) Datele disponibile arată că rezultatul financiar a fost de 19 000 EUR în 2004 și – 334 000 EUR în 2005, anii în care au fost plătite aproape toate granturile pentru investiții. Aceste cifre trebuie comparate cu veniturile nete ale aeroportului după acordarea granturilor, și anume – 738 000 EUR în 2006 și – 559 000 EUR în 2007. Astfel, finanțarea tuturor investițiilor respective sau a unei părți semnificative a acestora din resursele proprii ale aeroportului ar fi dus la o creștere considerabilă a pierderilor înregistrate de acesta, care erau deja substanțiale.

(361) Pe de altă parte, având în vedere pierderile înregistrate pe o perioadă lungă, este puțin probabil ca CCI să fi putut să finanțeze o parte semnificativă a investițiilor în cauză printr-o creștere a gradului său de îndatorare, care se ridica la aproximativ 226 000 EUR în 2005 și 341 000 EUR în 2006 ([83]).

(362) Prin urmare, granturile pentru investiții au fost necesare pentru realizarea investițiilor pe care le-au finanțat. Cu alte cuvinte, ele au avut un efect de stimulare, deoarece CCI nu ar fi întreprins astfel de investiții fără aceste granturi. În plus, ele respectă principiul proporționalității, deoarece CCI nu și-ar fi putut mări contribuția la finanțarea acestor investiții în mod semnificativ.

(h) Concluzie privind compatibilitatea ajutorului pentru investiții

(363) Din motivele explicate mai sus în prezenta secțiune, Comisia consideră că granturile pentru investiții pentru perioada 2001-2005 constituie ajutor compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(364) Această concluzie se bazează pe criteriile prevăzute de Orientările din 2005 privind ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor. Această concluzie nu aduce atingere niciunei evaluări a unor eventuale ajutoare pentru investiții viitoare acordate aeroportului din La Rochelle, pe care Comisia ar putea să fie nevoită să o efectueze în viitor în temeiul Orientărilor din 2014.

([82]) Tabel prezentat de autoritățile franceze la 14 noiembrie 2017 ca răspuns la întrebarea 9.

([83]) Anexa 6 la răspunsul final suplimentar al CCI din 14 noiembrie 2017 (planul de afaceri pentru perioada 2001-2014, linia de împrumuturi și alte datorii financiare).

7.1.3.2. Compatibilitatea ajutorului de exploatare

(365) După cum s-a demonstrat mai sus, Franța a comis o eroare vădită de apreciere atunci când a susținut că gestionarea aeroportului din La Rochelle era, în ansamblul său, un SIEG. În special, activitatea operatorului aeroportului din La Rochelle care constă în a gestiona zboruri comerciale de transport de pasageri pe aeroportul respectiv nu poate fi considerată un SIEG autentic. Având în vedere că diversele măsuri de sprijin financiar care fac obiectul acestei investigații vizau finanțarea exploatării activității aeroportului în ansamblu, ele nu pot fi considerate compensații pentru un serviciu public acordate pentru gestionarea unui SIEG autentic.

(366) În plus, astfel cum s-a arătat mai sus, niciuna dintre măsurile de sprijin financiar care fac obiectul prezentei investigații nu a fost consecința unui mecanism de compensare financiară ai cărui parametri ar fi fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent, însoțit de parametri pentru controlul și revizuirea compensației, precum și de mijloace de evitare și de rambursare a unei eventuale supracompensări. Prin urmare, măsurile în cauză nu îndeplinesc condițiile cumulative stabilite de Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public ([84]), care ar fi aplicabil în cazul de față *ratione temporis*.

(367) În consecință, aceste măsuri nu pot fi declarate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.

(368) Comisia va analiza măsurile care fac obiectul prezentei evaluări pe baza diferitelor criterii prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(369) Măsurile în cauză privesc finanțarea legată de exploatarea aeroportului: avansuri rambursabile cu dobândă zero, subfacturarea serviciilor furnizate aeroportului din La Rochelle de către serviciul general al CCI în perioada 2001-2005 și subvenții pe care CCI le-a primit de la autoritățile locale pentru a contribui la măsurile de promovare a aeroportului din La Rochelle.

(370) Aceste măsuri constituie ajutor de exploatare în măsura în care erau menite să finanțeze exploatarea aeroportului din La Rochelle, nu investiții specifice efectuate în cadrul aeroportului. Aceste ajutoare de exploatare au fost acordate ilegal în perioada anterioară datei de 4 aprilie 2014, data intrării în vigoare a Orientărilor din 2014, în care Comisia a afirmat că va aplica principiile enunțate în aceste orientări în toate cazurile în curs care vizează ajutoare de exploatare acordate unor aeroporturi, chiar dacă aceste ajutoare au fost acordate înainte de 4 aprilie 2014 ([85]).

(371) În conformitate cu Orientările din 2014, ajutoarele de exploatare acordate unor aeroporturi înainte de 4 aprilie 2014 pot fi declarate compatibile în ceea ce privește integralitatea cheltuielilor de exploatare neacoperite, sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate în secțiunea 5.1.2 ([86]). Condițiile specificate în secțiunea 5.1.2 din Orientările din 2014 sunt analizate în cele ce urmează.

— *Ajutorul facilitează dezvoltarea unei activități economice*

(372) Avansurile rambursabile și subfacturarea au finanțat deficitul de exploatare al aeroportului din La Rochelle și, prin urmare, i-au permis acestuia să își continue activitatea. În ceea ce privește subvențiile acordate de autoritățile locale, menite să contribuie la măsurile de promovare a aeroportului din La Rochelle, acestea au avut ca scop finanțarea unor măsuri de promovare al căror obiectiv era dezvoltarea activității aeroportului.

(373) Astfel cum s-a explicat deja în considerentele 329 și 332, activitatea aeroportului din La Rochelle are un impact pozitiv asupra dezvoltării economice a regiunii La Rochelle, în special în sectorul turismului.

(374) Dezvoltarea economică locală este recunoscută, în conformitate cu Orientările din 2014, ca un obiectiv de interes comun care putea justifica acordarea de ajutoare de exploatare unui aeroport înainte de 4 aprilie 2014, dacă sunt îndeplinite anumite condiții.

(375) Este incontestabil faptul că aeroportul din La Rochelle a generat un aflux masiv de turiști în regiunea La Rochelle și a avut un impact pozitiv asupra regiunii și a economiei locale.

([84]) Comunicare a Comisiei – Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (2011) (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).
([85]) Punctul 172 din Orientările din 2014.
([86]) Punctul 137 din Orientările din 2014.

(376) Acest impact pozitiv a fost evaluat într-o notă a CCI din 2008 privind o strategie de creștere controlată. Nota precizează că contribuția economică a aeroportului la aglomerarea urbană corespunde cheltuielilor efectuate de pasagerii companiilor aeriene low-cost în economia locală în timpul șederii lor (33 de milioane EUR în 2007) și numărului de locuri de muncă de pe aeroport (167 în 2008).

(377) Un raport privind dezvoltarea transportului aerian și a turismului elaborat de ODIT Franța în 2008 prezenta o rată prin care contribuția economică totală a aeroportului din La Rochelle la economia locală era estimată la 100 de milioane EUR în 2008. În plus, în aeroport au fost create 167 de locuri de muncă în 2008.

(378) De asemenea, cheltuielile per pasager și cheltuielile totale au fost calculate în cadrul sondajelor anuale din perioada 2006-2014, ale căror rezultate sunt următoarele:

Tabelul 13

Cheltuielile per pasager și cheltuielile totale din regiunea La Rochelle

(în EUR)

Anul	Cheltuieli per pasager	Cheltuieli totale
2006	336	17,8 milioane
2007	471	33 de milioane
2008	367	27,4 milioane
2009	Neevaluate	Neevaluate
2010	532,58	30 de milioane
2011	548,97	35 de milioane
2012	558,62	37 de milioane
2013	482,80	27,4 milioane
2014	578,44	33 de milioane

Sursa: autoritățile franceze.

(379) Tabelul 13 de mai sus arată că contribuția economică a aeroportului la regiunea La Rochelle a crescut în perioada 2006-2014, cheltuielile per pasager crescând de la 336 EUR în 2006 la 578,44 EUR în 2014.

(380) În conformitate cu Orientările din 2014, în cazul în care un aeroport este situat în aceeași zonă pe care o deservește un alt aeroport cu capacități neutilizate, planul de afaceri bazat pe previziuni solide referitoare la traficul de pasageri și de mărfuri trebuie să identifice efectul probabil asupra traficului al celorlalte aeroporturi situate în această zonă pe care o deservește aeroportul respectiv ([87]). Aeroportul din La Rochelle nu concurează în zona pe care o deservește cu un alt aeroport cu același model de afaceri. Aeroporturile din Niort și Rochefort deservesc segmente de piață diferite și, prin urmare, sunt doar substitute imperfecte unele pentru celelalte (a se vedea considerentele 308 și 309). Aeroportul din Angoulême nu este situat în zona pe care o deservește aeroportul din La Rochelle. Prin urmare, se poate concluziona că efectul probabil al traficului aeroportului din La Rochelle asupra aeroporturilor învecinate a fost luat în considerare și că a fost exclus un impact semnificativ.

(381) Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul de exploatare acordat aeroportului din La Rochelle a contribuit la obiectivul de dezvoltare economică și de conectivitate a regiunii La Rochelle.

([87]) Punctul 114 din Orientările din 2014.

(b) Necesitatea intervenției statului și caracterul adecvat al ajutorului ca instrument de politică

(382) Ajutorul de exploatare era necesar pentru a asigura viabilitatea financiară a aeroportului din La Rochelle și, prin urmare, acesta a continuat să funcționeze. Din punct de vedere bugetar, ajutorul în cauză era necesar deoarece aeroportul nu era viabil din punct de vedere financiar și genera un deficit de numerar. Având în vedere rezultatele sale, aeroportul nu ar fi fost în măsură să finanțeze mai mult din fonduri proprii.

(383) În plus, Orientările din 2014 recunosc faptul că, „în condițiile de piață actuale, aeroporturile mai mici pot întâmpina dificultăți în asigurarea finanțării activităților lor în absența unei finanțări publice” ([88]). În plus, orientările precizează că este posibil ca aeroporturile cu un trafic de până la 700 000 de pasageri pe an să nu fie în măsură să își acopere o parte substanțială din cheltuielile lor de exploatare. Aeroportul din La Rochelle este unul dintre aeroporturile mai mici, deoarece se preconizează că traficul său nu va depăși 300 000 de pasageri înainte de 2020 și nu a depășit 200 000 de pasageri înainte de 2007.

(384) În conformitate cu Orientările din 2014, trebuie să se analizeze dacă ar fi putut fi puse în aplicare alte instrumente de politică sau de ajutor decât cele utilizate, cu efecte de denaturare a concurenței mai reduse ([89]). Astfel cum s-a subliniat deja, aeroportul a înregistrat un deficit de exploatare foarte important în fiecare an în cursul perioadei 2002-2012 (mai puțin în 2004). Prin urmare, pentru a-l menține în activitate și a-i oferi lichiditățile necesare pentru a funcționa, era dificil, în acest context, să se aibă în vedere alte instrumente decât subvențiile pentru funcționare nerambursabile, cum ar fi subvențiile pentru măsuri de marketing, subfacturarea și avansurile rambursabile fără dobândă și fără un termen de rambursare specific.

(385) Prin urmare, ajutorul de exploatare acordat aeroportului din La Rochelle a fost necesar și adecvat.

(c) Efectul de stimulare și proporționalitatea ajutorului

(386) În conformitate cu Orientările din 2014, este necesar să se verifice dacă, în absența ajutoarelor de exploatare, nivelul activității economice a aeroportului ar fi fost redus în mod semnificativ și, de asemenea, dacă ajutoarele au fost limitate la minimul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc ([90]).

(387) Întrucât aeroportul din La Rochelle nu era viabil din punct de vedere financiar, activitatea sa ar fi fost redusă în mod semnificativ pentru a se asigura echilibrarea situației sale financiare sau chiar complet întreruptă în absența măsurilor de sprijin pentru finanțarea cheltuielilor sale de funcționare. Prin urmare, ajutorul a avut un efect de stimulare în sensul punctului 124 din Orientările din 2014.

(388) În plus, din tabelul 12 reiese că diferitele subvenții pentru funcționare s-au limitat la sumele necesare pentru asigurarea viabilității financiare a aeroportului, fără a depăși aceste sume. Cu excepția anului 2004, când s-a înregistrat o valoare pozitivă (19 000 EUR), rezultatul contabil a fost întotdeauna negativ, ceea ce arată că ajutorul de exploatare acordat aeroportului nu a depășit niciodată sumele necesare pentru menținerea unui rezultat contabil echilibrat.

(389) În ceea ce privește avansurile rambursabile acordate de serviciul general al CCI, acestea au rezultat din obligația de a prezenta un buget echilibrat pentru aeroport, obligație impusă CCI prin contractul de concesiune. Cuantumul avansurilor era stabilit, în fiecare an, în momentul elaborării bugetului, astfel încât să îl echilibreze. Întocmirea bugetelor aeroporturilor administrate de camerele de comerț și industrie este supusă unor proceduri stricte pentru a se asigura că contribuțiile publice menite să echilibreze bugetul sunt limitate la minimul necesar.

(390) Prin urmare, Comisia consideră că diferitele subvenții pentru funcționare primite de CCI-aeroport au fost limitate la un nivel minim.

(d) Evaluarea denaturărilor concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale

(391) În conformitate cu Orientările din 2014, pentru a evalua compatibilitatea ajutoarelor de exploatare acordate înainte de 4 aprilie 2014, Comisia ține cont de denaturarea concurenței și de efectele asupra comerțului ([91]).

([88]) Punctul 117 din Orientările din 2014.
([89]) Punctul 120 din Orientările din 2014.
([90]) Punctele 124 și 125 din Orientările din 2014.
([91]) Punctele 131 și 137 din Orientările din 2014.

(392) Ajutorul acordat unui aeroport din Uniune poate avea un impact negativ asupra tuturor celorlalte aeroporturi din Uniune. Toate aeroporturile din Uniune se află în concurență unele cu celelalte în vederea atragerii companiilor aeriene, în cadrul pieței interne a transportului aerian. În cazul ajutoarelor de exploatare care permit aeroportului să rămână viabil din punct de vedere economic, intensitatea acestui efect general asupra celorlalte aeroporturi depinde de volumul de activitate al aeroportului care beneficiază de ajutor, care poate fi exprimat, în special, în număr de pasageri, rute și frecvențe.

(393) În acest sens, trebuie remarcat că, în perioada analizată (2001-2012), aeroportul din La Rochelle a rămas un aeroport de dimensiuni mici. Aeroportul din La Rochelle este unul dintre aeroporturile mai mici, deoarece se preconizează că traficul său nu va depăși 300 000 de pasageri înainte de 2020 și nu a depășit 200 000 de pasageri pe an înainte de 2007. Volumul de activitate al aeroportului din La Rochelle a rămas, prin urmare, modest. În consecință, efectul general al ajutoarelor acordate acestui aeroport asupra tuturor celorlalte aeroporturi a fost relativ limitat.

(394) Cu toate acestea, efectele unui ajutor de exploatare acordat unui anumit aeroport asupra unui alt aeroport pot fi cu atât mai intense cu cât cele două aeroporturi sunt mai apropiate. În special, în cazul în care unul dintre ele se află în zona deservită de un altul, ele sunt într-o concurență deosebit de puternică pentru atragerea companiilor aeriene care doresc să deservească regiunea în cauză. În plus, în cazul în care există rute cu plecare din fiecare dintre aceste două aeroporturi către același oraș de destinație, cele două aeroporturi sunt în concurență pentru a atrage pasagerii care doresc să călătorească către respectivul oraș de destinație, și care pot alege, pentru această călătorie, între cele două aeroporturi.

(395) Aeroportul din Angoulême nu este situat în aceeași zonă pe care o deservește aeroportul din La Rochelle (a se vedea considerentele 305-307).

(396) În ceea ce privește aeroporturile din Niort și Rochefort, Comisia consideră, din aceleași motive ca cele expuse în considerentele 308 și 309, că subvențiile în cauză pentru aeroportul din La Rochelle nu sunt de natură să denatureze concurența cu aeroporturile din Niort și Rochefort.

(397) Astfel, ajutoarele de exploatare în cauză au avut un impact limitat asupra aeroporturilor învecinate cu cel din La Rochelle.

(398) Luând în considerare toate aceste elemente pozitive și negative produse, în ansamblu, de ajutorul în discuție, Comisia consideră că acest ajutor nu a afectat schimburile comerciale într-o măsură care să contravină interesului comun.

(399) Având în vedere elementele prezentate mai sus cu privire la impactul ajutorului în cauză asupra concurenței și a schimburilor comerciale și având în vedere contribuția importantă a acestui ajutor la dezvoltarea economică a regiunii în care se află aeroportul din La Rochelle, în special datorită impactului benefic al acestuia asupra turismului local și a afacerilor din regiune, Comisia consideră că ajutorul în cauză nu a afectat concurența și schimburile comerciale într-o măsură care să contravină interesului comun.

(e) Concluzie privind compatibilitatea ajutorului de exploatare

(400) Având în vedere cele de mai sus, avansurile rambursabile, subvențiile pentru funcționare excepționale, subfacturarea serviciilor furnizate de serviciul general al CCI aeroportului din La Rochelle în perioada 2001-2005 și subvențiile pentru măsuri de promovare constituie ajutoare compatibile cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(401) Această concluzie se bazează pe criteriile specifice prevăzute în Orientările din 2014 pentru evaluarea compatibilității ajutoarelor de exploatare acordate aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014. Această concluzie nu aduce atingere niciunei evaluări a unor eventuale ajutoare viitoare acordate aeroportului din La Rochelle, pe care Comisia ar putea fi nevoită să o efectueze pe baza normelor prevăzute în Orientările din 2014 pentru ajutoarele acordate ulterior datei de 4 aprilie 2014.

7.2. **Măsuri în favoarea companiilor aeriene**

7.2.1. *Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE*

(402) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE prevede că sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, deoarece acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

(403) Prin urmare, pentru ca o măsură să fie calificată drept ajutor de stat, trebuie să fie îndeplinite următoarele condiții cumulative:

— beneficiarul trebuie să fie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, ceea ce presupune ca acesta să desfășoare o activitate economică;

— măsura în cauză trebuie să fie acordată prin intermediul resurselor de stat și să fie imputabilă statului;

— măsura trebuie să confere un avantaj selectiv beneficiarului sau beneficiarilor săi;

— măsura trebuie să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să fie de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

7.2.1.1. Noțiunea de întreprindere

(404) Pentru a determina dacă măsurile evaluate reprezintă ajutor de stat, este necesar să se determine dacă beneficiarii acestora, Ryanair/AMS și Jet2, sunt întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Nu se poate contesta faptul că cele două întreprinderi sunt entități implicate în furnizarea de servicii de transport aerian și de publicitate. În această calitate, ele exercită activități economice.

7.2.1.2. Resurse de stat și imputabilitatea în sarcina statului

(405) Diferitele contracte care fac obiectul procedurii oficiale de investigare au fost încheiate între companiile aeriene, pe de o parte, și CCI, pe de altă parte.

(406) În primul rând, Comisia subliniază că, pentru a evalua în mod specific imputabilitatea în sarcina statului a măsurilor în cauză (și anume plățile publice acordate în temeiul acestor contracte), este irelevant să se facă distincția între CCI în ansamblu, serviciul general al CCI și CCI-aeroport. CCI-aeroport nu are o personalitate juridică diferită de cea a CCI, iar diversele contracte au fost încheiate de către președintele CCI sau sub autoritatea acestuia. CCI-aeroport nu este o entitate distinctă, cu autonomie proprie decizională, alta decât în ceea ce privește administrarea cotidiană a aeroportului. Rezultă că comportamentul CCI-aeroport și al CCI în ansamblu trebuie să fie evaluate împreună în ceea ce privește relațiile lor cu companiile aeriene și cu filialele acestora în scopul aplicării principiului operatorului economic privat în economia de piață. Comisia dorește să sublinieze că această abordare a fost deja urmată în practica sa decizională ([92]).

(407) Astfel cum s-a stabilit deja în secțiunea 7.1.1.2, CCI este o autoritate publică ale cărei resurse trebuie considerate resurse de stat și ale cărei decizii sunt imputabile statului în sensul jurisprudenței privind ajutoarele de stat.

(408) CCI și Ryanair afirmă în observațiile lor că contractele încheiate de CCI cu companiile aeriene nu pot fi considerate imputabile statului.

(409) În primul rând, Ryanair și CCI contestă imputabilitatea în sarcina statului a diferitelor măsuri în cauză, susținând că statul nu are nicio influență asupra deciziilor camerelor de comerț și industrie și exercită doar un rol de supraveghere. Ryanair și CCI își întemeiază argumentul în principal pe lipsa unei integrări funcționale a CCI în structurile statului, întrucât toți membrii organelor de conducere ale camerelor de comerț și industrie sunt comercianți sau administratori de societăți comerciale, nicio poziție nefiind rezervată unui reprezentant al statului. Ryanair invocă, de asemenea, un aviz al Consiliului de Stat care pare să demonstreze că camerele de comerț și industrie sunt independente de stat. În conformitate cu acest aviz, faptul că camerele de comerț și industrie „sunt legate de stat, deoarece orice instituție publică trebuie să fie, din punct de vedere tehnic, legată de o persoană juridică, nu implică, în sine, nicio subordonare”.

(410) Contrar celor susținute de Ryanair și CCI în observațiile lor, este lipsit de relevanță în această privință dacă camerele de comerț și industrie sunt administrate de persoane alese de comercianți și șefi de întreprinderi, fără ca vreo poziție să fie rezervată unui reprezentant al statului. Camerele de comerț și industrie sunt, în această privință, asemănătoare autorităților locale și regionale, care sunt administrate de aleși locali independenți de stat (în sens strict), și nu de funcționari publici numiți de alte autorități publice. De altfel, și parlamentele naționale sunt alcătuite din reprezentanți aleși. Cu toate acestea, parlamentele reprezintă una dintre autoritățile publice esențiale într-un stat democratic.

([92]) Decizia Comisiei privind aeroportul din Nîmes, citată mai sus la nota de subsol 12, considerentul 306.

(411) În plus, gradul de influență sau de control exercitat de stat (în sens strict) asupra activităților camerelor de comerț și industrie este, de asemenea, lipsit de relevanță, dat fiind că aceste organisme sunt, ele însele, autorități publice. Situația camerelor de comerț și industrie diferă de cea a întreprinderilor publice, în privința cărora Curtea a clarificat criteriile de imputabilitate în sarcina statului în hotărârea Stardust Marine ([93]). În cazul unei măsuri luate de o întreprindere publică al cărei prim scop este de a exercita o activitate economică, trebuie să se determine dacă autoritățile publice care controlează acea întreprindere, de exemplu ca urmare a cotei din capital pe care o dețin în întreprinderea respectivă, sunt implicate în adoptarea măsurii în cauză. Situația unei camere de comerț și industrie este diferită prin faptul că un astfel de organism este el însuși parte a administrației publice sau „o autoritate intermediară a statului" și, prin urmare, o autoritate publică stabilită de lege pentru a răspunde intereselor generale. În consecință, pentru a determina dacă o decizie a unei camere de comerț și industrie este imputabilă statului (în sensul larg al jurisprudenței privind ajutoarele de stat), nu este necesar să se determine dacă în decizia în cauză a fost implicată o altă autoritate publică (de exemplu, statul în sensul strict sau o autoritate locală). În realitate, o astfel de decizie îndeplinește în mod obligatoriu criteriul privind imputabilitatea.

(412) Această abordare a fost deja urmată de Comisie în practica sa decizională și a fost avizată de jurisprudență. Prin urmare, Comisia a afirmat următoarele cu privire la Camera de Comerț și Industrie din Var: „dat fiind statutul său de instituție publică în conformitate cu dreptul francez, aceasta își desfășoară activitatea pe un teritoriu geografic anume, este condusă de membri aleși și dispune de resurse fiscale percepute de la întreprinderile înregistrate la registrul comerțului și al societăților și, prin urmare, se încadrează în categoria „autorităților publice" în sensul Directivei 2000/52/CE a Comisiei. Prin urmare, nu este necesar să se determine dacă măsura este imputabilă statului în sensul jurisprudenței privind Stardust Marine" ([94]). În special, Tribunalul a susținut această abordare în hotărâri recente privind ajutoarele acordate companiilor aeriene de către CCI din Nîmes și CCI din Pau: „Comisia a putut să considere în mod întemeiat [...], pe baza tuturor elementelor de fapt, că CCI, precum CCIPB, trebuiau să fie considerate autorități publice ale căror decizii, în aceeași măsură ca deciziile administrației publice centrale sau ale colectivităților locale, erau în întregime imputabile statului" ([95]). Această analiză este valabilă și pentru CCI în cazul de față.

(413) CCI consideră, de asemenea, că activitatea desfășurată în cazul de față, exploatarea aeroportului din La Rochelle, este o activitate economică desfășurată în condiții normale de concurență cu operatorii privați. Totuși, acest argument este redundant, întrucât nimic nu împiedică desfășurarea unei activități economice de către un organism de stat ([96]), precum o cameră de comerț și industrie ([97]). În plus, astfel cum s-a demonstrat mai sus în secțiunea 7.1.1.2, rațiunea de a fi și obiectivul principal al camerelor de comerț și industrie constau în atribuțiile de interes general care le sunt conferite prin lege. Așadar, activitățile industriale și comerciale ale camerelor de comerț și industrie sunt auxiliare atribuțiilor lor de interes general și au scopul de a contribui la realizarea acestora.

(414) Din motivele enumerate mai sus, argumentele CCI și Ryanair sunt lipsite de relevanță, iar diferitele contracte încheiate de CCI și care fac obiectul prezentei investigații trebuie considerate imputabile statului și implicând utilizarea de resurse de stat.

(415) Pe baza tuturor celor menționate mai sus, Comisia consideră, prin urmare, că încheierea contractelor respective implică utilizarea de resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și că deciziile de a încheia aceste contracte sunt imputabile statului.

7.2.1.3. Avantaj selectiv în favoarea Buzz și easyJet

(416) În ceea ce privește compania Buzz, astfel cum s-a arătat în secțiunea 3.2.2.3, Franța a precizat că nu a fost efectuată nicio plată de marketing către Buzz, deoarece măsurile de promovare și cheltuielile de comunicare referitoare la Buzz menționate în raportul CRC se referă, de fapt, la activități de comunicare desfășurate în temeiul unui contract încheiat cu Maison de la France, nu cu Buzz. În plus, aceste acțiuni de promovare nu au avut legătură cu Buzz. Astfel, procedura oficială de investigare a înlăturat îndoielile Comisiei cu privire la existența unui eventual ajutor în favoarea Buzz.

([93]) Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punctul 52.

([94]) A se vedea Decizia Comisiei din 22 iunie 2006 în cazul privind ajutorul de stat N 563/2005 – Franța – Ajutor în favoarea Ryanair pentru serviciul aerian dintre Toulon și Londra (JO C 204, 26.8.2006, p. 4), considerentul 16.

([95]) A se vedea hotărârea în cauza Ryanair DAC/Comisia, T-53/16, citată mai sus la nota de subsol 53, punctele 85-89. A se vedea hotărârea în cauza Ryanair DAC/Comisia, T-165/15, citată mai sus la nota de subsol 53, punctul 101.

([96]) A se vedea Hotărârea Curții din 23 aprilie 1991, Höfner și Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punctul 21.

([97]) A se vedea hotărârea în cauza Ryanair DAC/Comisia, T-53/16, citată mai sus la nota de subsol 53, punctele 90-91.

(417) În ceea ce privește easyJet, astfel cum s-a subliniat în secțiunea 3.2.2.4, Franța a precizat că, contrar informațiilor cuprinse în raportul CRC, easyJet nu a primit nicio finanțare pentru servicii de marketing sau de publicitate. Astfel, procedura oficială de investigare a înlăturat îndoielile Comisiei cu privire la existența unui eventual ajutor în favoarea easyJet.

7.2.1.4. Avantaj selectiv în favoarea Flybe și Aer Arann conferit prin contractele încheiate cu CCI în perioada examinată

(418) Contractele încheiate cu companiile aeriene Flybe și Aer Arann au dus la reduceri substanțiale ale tarifelor, ceea ce constituie un avantaj în favoarea companiilor aeriene respective.

(419) Contractele au fost încheiate în contextul condițiilor prevăzute în decizia CCI din 27 martie 2008 privind tarifele de aeroport, care prevedea un sistem de reduceri degresive ale tarifelor de aeroport, limitat la 3 ani, pentru deschiderea de noi rute sau continuarea exploatării rutelor existente în timpul perioadei de planificare orară de iarnă.

(420) Rezultă că acest sistem de reduceri se aplica oricărei companii aeriene care opera sau dorea să opereze de pe aeroportul din La Rochelle și care îndeplinea condițiile stabilite în decizia privind tarifele din 27 martie 2008. Orice companie aeriană putea beneficia de aceste reduceri pentru deschiderea de noi rute sau continuarea exploatării rutelor existente în timpul perioadei de planificare orară de iarnă. În plus, nu există niciun indiciu că aceste condiții ar fi avut ca efect limitarea beneficiului reducerilor la anumite companii aeriene.

(421) Prin urmare, întrucât sistemul de reduceri a fost conceput și aplicat în mod nediscriminatoriu, avantajul conferit companiilor Flybe și Aer Arann nu este selectiv ([98]). În consecință, sistemul de reduceri aplicat companiilor Flybe și Aer Arann nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, întrucât nu este îndeplinită condiția privind selectivitatea.

7.2.1.5. Existența unui avantaj în favoarea Ryanair/AMS și a Jet2 în contractele încheiate cu CCI în perioada care face obiectul investigației

(422) În ceea ce privește scutirea Ryanair de la tarifele pentru iluminatul pistei, procedura oficială de investigare a arătat în mod clar că scutirea s-a datorat faptului că zborurile Ryanair erau operate în timpul zilei și, prin urmare, nu necesitau utilizarea iluminatului. Prin urmare, această scutire nu implică niciun avantaj economic în favoarea Ryanair.

(423) În ceea ce privește serviciile de handling la sol prevăzute în contractele succesive încheiate cu Ryanair, în special în contractul nr. 1, procedura oficială de investigare a înlăturat îndoielile Comisiei cu privire la existența acestor servicii în realitate. Astfel cum se arată în considerentul 72, CCI a acționat doar ca intermediar între Ryanair și Atlantica (societatea de handling la sol), iar contractul nr. 1 nu a făcut decât să precizeze prețurile stabilite de Atlantica. Prin urmare, serviciile de handling la sol prevăzute în contractele succesive încheiate cu Ryanair nu implică niciun avantaj economic în favoarea Ryanair.

(424) În ceea ce privește celelalte măsuri, pentru a stabili dacă contractele încheiate conferă un avantaj companiilor aeriene în cauză, Comisia ar trebui, în principiu, să examineze dacă, în circumstanțe similare, un operator aeroportuar care își desfășoară activitatea în condiții normale de economie de piață ar fi încheiat contracte comerciale similare sau identice cu cele încheiate de CCI.

(425) În scopul evaluării contractelor în cauză, trebuie remarcat faptul că atât existența, cât și cuantumul ajutorului din aceste contracte trebuie evaluate în funcție de situația existentă la momentul semnării lor ([99]). Prin urmare, pentru a determina dacă operatorul aeroportuar a acționat ca un investitor prudent în economia de piață motivat de perspectiva profitului ([100]), contractele semnate trebuie să fie evaluate pentru fiecare perioadă în cauză, adică la momentul semnării lor.

([98]) A se vedea, printre altele, Hotărârea Curții din 21 decembrie 2016, Comisia/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punctele 40-67.

([99]) A se vedea hotărârea în cauza Ryanair DAC/Comisia, T-165/15, citată mai sus la nota de subsol 94, punctele 71-72.

([100]) A se vedea hotărârea Alfa Romeo menționată la nota de subsol 30, punctul 20 și hotărârea în cauza Alitalia/Comisia menționată la nota de subsol 30, punctul 84.

(426) După examinarea diferitelor considerații metodologice privind metoda utilizată pentru aplicarea testului operatorului prudent, pe de o parte, și cea utilizată pentru reconstituirea planurilor de afaceri, pe de altă parte, Comisia va analiza diferitele măsuri în cauză.

(a) Considerații metodologice privind metoda utilizată pentru aplicarea testului operatorului prudent

(427) Pentru a determina metoda utilizată pentru aplicarea testului operatorului prudent, ar trebui examinate următoarele aspecte metodologice:

— 1. Contractele servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing ar trebui să fie analizate separat sau împreună?

— 2. În scopul aplicării principiului operatorului economic privat în economia de piață, cât de adecvată este, în ceea ce privește analiza profitabilității marginale, o analiză comparativă a termenilor contractelor de servicii aeroportuare în cadrul procedurii oficiale de investigare în raport cu tarifele de aeroport facturate pentru alte aeroporturi?

— 2. Ce beneficii ar fi putut lua în considerare un ipotetic operator economic privat în economia de piață la semnarea contractelor de servicii de marketing?

— 4. Ce interval de timp ar fi ales un operator economic privat în economia de piață pentru a evalua avantajele semnării unui contract de servicii aeroportuare și/sau a unui contract de servicii de marketing?

1. Analiza comună a contractelor de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing

(428) În scopul aplicării testului investitorului prudent în economia de piață, Comisia trebuie să determine dacă contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing încheiate de CCI cu Ryanair și AMS, menționate în tabelul 9, ar trebui să fie evaluate împreună ([101]).

(429) Franța a declarat că este de acord ([102]) cu abordarea adoptată în decizia de inițiere a procedurii, care a constat în evaluarea împreună a contractelor de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing încheiate în comun.

(430) Totuși, Ryanair contestă această abordare, întrucât consideră că contractele de servicii de marketing încheiate cu AMS ar trebui analizate separat de contractele de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair. AMS consideră, de asemenea, că contractele pe care le-a încheiat cu CCI au un interes comercial intrinsec distinct de cel al contractelor de servicii aeroportuare.

(431) Prin urmare, este oportun să se evalueze dacă, astfel cum afirmă Ryanair, contractele de servicii de marketing vizează un interes distinct de cel al contractelor de servicii aeroportuare. Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie abordate următoarele întrebări:

— Ryanair și filiala sa AMS ar trebui să fie evaluate individual sau în comun pentru a determina dacă există un avantaj economic?

— Care a fost atribuția îndeplinită de CCI la achiziționarea serviciilor de marketing?

— Există o legătură indisociabilă între contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing?

Analiza comună sau separată a Ryanair și AMS în scopul determinării existenței unui avantaj economic

(432) În ceea ce privește contractele încheiate între CCI, pe de o parte, și Ryanair și AMS, pe de altă parte, Comisia trebuie în primul rând să determine dacă, pentru identificarea unui eventual avantaj economic de care ar fi putut beneficia, Ryanair și filiala sa AMS ar trebui să fie examinate individual sau în comun la momentul semnării contractelor.

([101]) Ar trebui să se precizeze că problema evaluării comune a contractelor de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing nu se aplică în cazul Jet2. CCI-aeroport a încheiat un contract unic cu Jet2, care cuprindea dispoziții referitoare la serviciile aeroportuare și la plata unei contribuții de marketing.

([102]) Răspunsul Franței din 13 aprilie 2012, punctul 253.

(433) Comisia observă în primul rând că, la momentul semnării contractelor, AMS era o filială deținută integral de Ryanair, ai cărei directori erau cadre superioare de conducere ale Ryanair ([103]), și că această societate a fost creată cu unicul scop de a furniza servicii de marketing pe site-ul Ryanair și nu a desfășurat alte activități. AMS acționează în conformitate cu interesele companiei Ryanair și sub controlul acesteia, iar profitul pe care îl generează este destinat Ryanair, sub formă de dividende sau de creștere a valorii societății. În consecință, se poate presupune că Ryanair a exercitat o influență decisivă asupra comportamentului societății AMS.

(434) În plus, deși serviciile de marketing au fost achiziționate pentru prima dată în cadrul a două contracte cu Ryanair, la 1 decembrie 2003 și la 1 ianuarie 2004, ulterior, CCI a achiziționat servicii de marketing în temeiul contractelor încheiate începând cu 1 aprilie 2006. Faptul că AMS a înlocuit Ryanair în calitate de furnizor de servicii de marketing pentru CCI arată, de asemenea, că Ryanair și filiala sa AMS sunt legate în ceea ce privește diferitele contracte încheiate cu CCI.

(435) În plus, Comisia observă că toate contractele de servicii de marketing încheiate cu AMS precizează în enunțarea obiectului lor că sunt legate numai de angajamentul Ryanair de a opera zboruri de pe aeroportul din La Rochelle.

(436) Astfel, faptul că AMS desfășoară o activitate diferită de cea desfășurată de Ryanair nu poate ascunde caracterul în mare măsură complementar al acestor două activități: operarea liniilor aeriene și publicitatea pentru acestea.

(437) În sfârșit, Comisia subliniază că această abordare a fost deja adoptată în practica sa decizională recentă ([104]) și este susținută de jurisprudență ([105]).

(438) Prin urmare, din aceste motive, Comisia consideră că măsurile în favoarea Ryanair și AMS ar trebui evaluate împreună pentru a determina dacă a existat un avantaj economic, Ryanair și AMS constituind, de fapt, un beneficiar unic al măsurilor respective ([106]).

Atribuția îndeplinită de CCI la achiziționarea serviciilor de marketing

(439) O primă abordare ar consta în a considera că CCI a încheiat contractele de servicii de marketing în calitate de operator aeroportuar ([107]) și, prin urmare, în a compara comportamentul său cu cel al unui operator aeroportuar ipotetic, motivat de perspectiva profitului.

(440) O altă abordare ar consta în a considera că CCI a acționat ca un organism însărcinat cu o misiune de interes general, și anume dezvoltarea economică a aeroportului din La Rochelle și a regiunii sale, și că CCI a achiziționat respectivele servicii de marketing pentru a îndeplini această misiune, indiferent de calitatea sa de operator al aeroportului din La Rochelle. Această a doua abordare se bazează pe faptul că CCI este investită prin lege cu o astfel de atribuție de dezvoltare economică.

([103]) A se vedea raportul Camerei Regionale de Audit din Aquitaine cu privire la Camera de Comerț și Industrie din Pau-Béarn, publicat la 19 octombrie 2006, care concluzionează în special că „societatea AMS nu este decât o filială a companiei Ryanair, gestionată de doi membri ai personalului de conducere de nivel superior al Ryanair". Raportul poate fi consultat la adresa: www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf

([104]) În acest sens, a se vedea decizia Comisiei privind aeroportul din Pau, menționată la nota de subsol 12, în special considerentul 290. Decizia (UE) 2017/1861 a Comisiei din 29 iulie 2016 privind ajutorul de stat SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italia – Compensație pentru aeroporturile din Sardinia privind obligațiile de serviciu public (SIEG) (JO L 268, 18.10.2017, p. 1), în special considerentul 353.

([105]) A se vedea hotărârea în cauza Ryanair DAC/Comisia, T-165/15, citată mai sus la nota de subsol 53, punctul 184, hotărârea în cauza Ryanair DAC/Comisia, T-53/16, citată mai sus la nota de subsol 53, punctele 207-212.

([106]) Prin urmare, Comisia va utiliza uneori „Ryanair/AMS" în continuarea evaluării pentru a desemna beneficiarul măsurilor în cauză.

([107]) Fără a aduce atingere eventualelor obiective de politică publică ale dezvoltării economice locale pe care operatorul le-ar fi putut urmări încheind contractele în cauză.

(441) În cadrul acestei abordări alternative, ar trebui să se verifice atât dacă serviciile în cauză răspund unei „nevoi reale" a achizitorului public (de exemplu, deoarece pot avea legătură cu un efort de maximizare a impactului economic care rezultă din ajutorul plătit pentru dezvoltarea regională), cât și dacă au fost achiziționate la un preț mai mic sau egal cu un „preț de piață" ([108]), indiferent dacă prețul pieței a fost determinat în urma unei licitații sau printr-o metodă alternativă.

(442) Comisia observă că nici Franța ([109]), nici CCI ([110]) nu au indicat în mod explicit în observațiile lor că au acționat din motive de politică publică atunci când au încheiat contractele de servicii de marketing.

(443) Este adevărat că Franța a susținut, în considerentul 210, că măsurile ar permite ca activitățile aeroportului să aibă un impact pozitiv asupra dezvoltării regionale și, prin urmare, consideră „firesc" faptul că autoritățile locale și regionale, care se străduiesc să dezvolte economia și turismul pe teritoriul lor, utilizează servicii care să le permită să îl promoveze și să atragă vizitatori. Totuși, Comisia observă că această afirmație nu este împărtășită de CCI (a se vedea considerentul 445) și este contrabalansată de observațiile formulate în urma deschiderii procedurii oficiale de investigare, prezentate în considerentul 212, în care Franța consideră că, „în ceea ce privește considerațiile care au determinat CCI să încheie contractele care fac obiectul investigației, posibilitatea de a publica anunțuri publicitare cu privire la aeroportul din La Rochelle și la regiunea aferentă, precum și la toate destinațiile deservite de acest aeroport, pe un site cu un număr comparabil de vizitatori cu cel al site-ului Ryanair a reprezentat o oportunitate de a atrage clienți suplimentari de care CCI, dorind să crească traficul și, prin urmare, veniturile aeroportului, a profitat în mod firesc". Franța adaugă că, „din punctul de vedere al aeroportului din La Rochelle, strategia sa de sprijin pentru marketing a dat roade, deoarece a determinat o creștere puternică a numărului de pasageri în cursul perioadei, ceea ce a condus la o creștere constantă a tarifelor de aeroport și a veniturilor provenite din activități non-aeronautice [...]".

(444) De asemenea, Comisia observă că, în cazul de față, Franța nu a stabilit – dincolo de considerațiile generale privind dezvoltarea regională menționate în considerentul anterior – modul exact în care a calibrat finanțarea companiilor aeriene în vederea urmăririi acestui obiectiv de interes public pe care, în plus, nu l-a definit în mod precis și nici nu l-a însoțit de criterii măsurabile. Prin urmare, Comisia observă că Franța nu a prezentat nicio analiză economică *ex ante* cuantificată care să poată fi utilizată pentru a stabili, cauzal și fără echivoc, efectul economic al măsurilor de finanțare asupra realizării obiectivului de interes public al dezvoltării regionale.

(445) La rândul său, CCI a furnizat elemente care susțin prima abordare. În observațiile sale din 4 iunie 2012, CCI a afirmat că „perspectiva profitului a fost cea care a determinat CCI să încheie contractele [de marketing]". CCI a afirmat, de asemenea, că „considerațiile care au determinat CCI să încheie contractele examinate au fost de natură pur comercială, iar avantajul comercial pe care aceste contracte l-ar genera pentru aeroport a fost evaluat în mod corespunzător. Posibilitatea de a publica anunțuri publicitare cu privire la aeroportul din La Rochelle și la regiunea aferentă, precum și la toate destinațiile deservite de acest aeroport, pe un site cu un număr comparabil de vizitatori cu cel al site-ului Ryanair a reprezentat o oportunitate de a atrage clienți suplimentari din străinătate de care CCI, dorind să crească traficul și, prin urmare, veniturile aeroportului, a profitat în mod firesc". În aceleași observații, CCI a concluzionat că, „pe lângă îmbunătățirea imaginii aeroportului și a atractivității regiunii pe care acesta o deservește, contractele de marketing încheiate de aeroportul din La Rochelle cu AMS au contribuit, de asemenea, la profitabilitatea globală a relației cu Ryanair [...], întrucât publicitatea respectivă a produs venituri suplimentare din activități aeronautice și non-aeronautice generate de pasagerii străini aduși pe acest aeroport de Ryanair și atrași către această destinație prin publicitatea țintită și eficientă". Aceste elemente sugerează că, potrivit CCI, comportamentul său ar trebui evaluat în același mod ca și cel al unui operator aeroportuar ([111]).

(446) Comisia consideră că ar trebui să se aplice prima dintre cele două abordări menționate mai sus. Este o practică obișnuită ca un operator aeroportuar, în cadrul activității sale economice, să încheie contracte cu companiile aeriene prin care să stabilească tarife diferite și, în anumite cazuri, să acorde stimulente substanțiale și sprijin pentru comercializare acestor companii aeriene ([112]). În acest sens, Comisia consideră că, în principiu, încheierea de contracte de servicii de marketing se încadrează în activitatea economică a unui operator aeroportuar ([113]).

([108]) A se vedea, de exemplu, Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 28 ianuarie 1999, BAI/Comisia, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, punctele 75 și 76 și Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 5 august 2003, P&O European Ferries (Vizcaya), SA și Diputación Foral de Vizcaya/Comisia, T-116/01 și T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, punctul 117.

([109]) A se vedea considerentele 205-214.

([110]) A se vedea considerentele 171-177.

([111]) Prin urmare, nu este necesar să se stabilească aici prețul pieței pe care Franța sau CCI ar fi trebuit să îl plătească pentru dezvoltarea economiei regionale prin sprijinirea companiilor aeriene, întrucât această din urmă abordare nu este cea adoptată de Franța sau de CCI.

([112]) Punctul 7 din Orientările din 2014.

([113]) De asemenea, trebuie remarcat faptul că punctul 3.5 din Orientările din 2014 prevede că, în scopul aplicării principiului operatorului economic privat în economia de piață, stimulentele și sprijinul pentru comercializare trebuie să fie luate în considerare în cadrul evaluării.

(447) Prin urmare, pentru a determina existența unui avantaj în favoarea companiilor aeriene, ar trebui utilizată prima abordare, menționată în considerentul 439; aceasta constă în compararea comportamentului CCI cu cel al unui operator ipotetic în economia de piață, motivat de perspectiva profitului și care să exploateze aeroportul din La Rochelle în locul CCI. Comisia subliniază că această abordare a fost deja adoptată în Orientările din 2014 ([114]) și în practica sa decizională recentă ([115]), care a fost confirmată de jurisprudență ([116]).

(448) Această concluzie, formulată cu privire la contractele încheiate cu Ryanair și AMS, se aplică și contractului cu Jet2, din aceleași motive.

Caracterul indisociabil al contractelor de servicii de marketing și al contractelor de servicii aeroportuare

(449) Comisia a identificat două scenarii. În primul scenariu, unul sau mai multe contracte de servicii de marketing sunt semnate în același timp cu un contract de servicii aeroportuare și constituie o singură tranzacție. În acest caz, evaluarea în funcție de criteriul operatorului economic privat în economia de piață se efectuează cu privire la toate contractele care alcătuiesc tranzacția. În cel de al doilea scenariu, contractul (contractele) de servicii de marketing nu este (sunt) semnat(e) în același timp cu un contract de servicii aeroportuare. În acest caz, evaluarea tranzacției se va concentra exclusiv pe contractele de servicii de marketing. Totuși, evaluarea în funcție de criteriul operatorului economic privat în economia de piață va lua în considerare contractul de servicii aeroportuare în vigoare la momentul semnării contractelor de marketing pentru a evalua veniturile CCI.

(450) Prin urmare, Comisia consideră că fiecare dintre contractele de servicii de marketing menționate în tabelul 9 ar trebui evaluat pentru a se stabili dacă acestea pot fi legate în mod indisolubil de unul sau mai multe alte contracte de servicii aeroportuare sau chiar, după caz, de alte contracte de servicii de marketing. Pentru a evalua caracterul indisociabil al acestei legături, Comisia consideră că este necesar să facă următoarele observații.

(451) În primul rând, faptul că unele contracte de servicii de marketing au fost încheiate de CCI cu AMS și nu cu Ryanair nu împiedică evaluarea contractelor de servicii de marketing împreună cu contractele de servicii aeroportuare. Ambele tipuri de contracte au fost încheiate de aceleași părți, având în vedere că, astfel cum s-a stabilit în considerentele 432-438, trebuie să se considere că Ryanair și AMS formează o singură entitate economică.

(452) Alte elemente prezentate mai jos indică legături foarte strânse între anumite contracte de servicii de marketing și contracte de servicii aeroportuare încheiate împreună.

(453) În primul rând, Comisia observă că procesul prin care au fost încheiate contractele de marketing cu AMS sau Ryanair este strâns legat de încheierea de contracte de servicii aeroportuare cu Ryanair.

(454) Astfel cum se arată în tabelul 9, majoritatea contractelor de servicii de marketing au fost încheiate aproape în același timp cu un contract de servicii aeroportuare. De exemplu, contractele de servicii de marketing încheiate cu Ryanair la 1 decembrie 2003 și la 1 ianuarie 2004 au fost semnate practic în același timp cu contractul de servicii aeroportuare din 10 decembrie 2003. În mod similar, contractele de servicii de marketing încheiate cu AMS la 1 mai 2006 au fost încheiate la doar o lună după încheierea contractului de servicii aeroportuare din 1 aprilie 2006 și au intrat în vigoare la 1 mai 2006, având o durată identică de trei ani.

(455) În plus, CCI nu a organizat o procedură de licitație și nu a luat efectiv în considerare alți furnizori decât AMS și Ryanair, ceea ce consolidează legătura indisociabilă dintre procesele prin care au fost încheiate cele două tipuri de contracte.

(456) În al doilea rând, examinarea conținutului contractelor confirmă o relație strânsă de dependență între contractele de servicii de marketing și rutele aeriene exploatate de Ryanair de pe aeroportul din La Rochelle.

(457) În primul rând, serviciile furnizate de AMS, chiar dacă vizează promovarea La Rochelle și a regiunii sale, se concentrează exclusiv pe rutele exploatate de Ryanair, și nu de alte companii aeriene.

([114]) Punctul 53 din Orientările din 2014.
([115]) A se vedea, de exemplu, Decizia (UE) 2015/1227.
([116]) A se vedea hotărârea în cauza Ryanair DAC/Comisia, T-165/15, citată mai sus la nota de subsol 53, punctele 329-334.

(458) În continuare, evaluarea serviciilor de marketing care urmau să fie efectuate de AMS arată, de asemenea, că aceste servicii se concentrează, prin contract, exclusiv pe site-ul Ryanair, care este descris drept „principalul instrument de marketing" în mai multe contracte de servicii de marketing ([117]), în special pe versiunile site-ului accesibile în țările din care Ryanair exploatează o rută către La Rochelle. Potrivit diferitelor contracte de marketing, serviciile de marketing care urmau să fie prestate de AMS includeau următoarele: (i) inserarea de linkuri pe pagina corespunzătoare destinației La Rochelle de pe site-ul Ryanair; (ii) inserarea de linkuri către site-ul desemnat de CCI pe paginile principale ale site-ului Ryanair pentru Regatul Unit, Belgia, Țările de Jos, Portugalia, Irlanda și Norvegia (care corespund punctelor de origine ale rutelor Ryanair către aeroportul din La Rochelle); (iii) inserarea de paragrafe în secțiunea „Cinci lucruri de făcut" de pe pagina destinației La Rochelle de pe site-ul Ryanair; (iv) trimiterea de e-mailuri de promovare a destinației La Rochelle către abonații britanici și irlandezi ai site-ului Ryanair ([118]); (v) prezentarea destinației La Rochelle pe pagina principală a versiunilor site-ului Ryanair pentru Norvegia și Portugalia ([119]). Cu toate acestea, site-ul Ryanair este conceput în primul rând ca platformă de vânzare de bilete pentru rutele exploatate de Ryanair și numai în sens secundar ca instrument de promovare a destinațiilor deservite de Ryanair, printre care se numără și La Rochelle ([120]).

(459) În plus, astfel cum se explică în considerentele 81-114, contractele de servicii de marketing încheiate cu Ryanair (contractele A și B) conțin angajamentul Ryanair de a exploata anumite rute, în timp ce contractele de servicii de marketing D, G, H, I, J și K încheiate cu AMS precizează în mod explicit că acestea „își au originea în angajamentul Ryanair de a exploata" ([121]) anumite rute aeriene care fac obiectul contractelor de servicii aeroportuare subiacente. Prezența acestor clauze arată că contractul de servicii de marketing nu ar fi existat dacă Ryanair nu ar fi exploatat rutele care fac obiectul contractului de servicii de marketing. Această concluzie nu este pusă sub semnul întrebării în ceea ce privește contractele C, E și F, care constituie doar modificări ale contractelor preexistente și ale căror noi dispoziții nu pun la îndoială legătura dintre exploatarea rutelor menționate mai sus de către Ryanair și serviciile de marketing.

(460) În sfârșit, sumele plătite companiei Ryanair în temeiul anumitor contracte de servicii de marketing (contractele A și B) sunt determinate de numărul de rotații efectuate de Ryanair. Cu titlu ilustrativ, articolul 3 din contractul A încheiat cu Ryanair prevede că „în cazul în care Ryanair nu atinge un factor de încărcare mediu anualizat de 60 % pentru cel puțin 340 de rotații în fiecare an calendaristic [...], plata va fi recalculată proporțional cu numărul de pasageri transportați" ([122]). Includerea acestei dispoziții arată că obiectivul esențial al contractului de servicii de marketing nu este, în general, promovarea destinației La Rochelle și a regiunii sale, ci, mai precis, sprijinirea Ryanair în atingerea obiectivelor cuantificate privind transportul de pasageri către La Rochelle.

(461) Din considerațiile de mai sus rezultă că serviciile prevăzute în aceste contracte de servicii de marketing sunt strâns legate de serviciile de transport aerian oferite de Ryanair, care sunt menționate în contractele de servicii de marketing și care fac obiectul contractelor de servicii aeroportuare corespunzătoare. Fără a fi concepute în termeni prea generali și vagi pentru a produce o intensificare a călătoriilor de agrement și de afaceri în La Rochelle și în regiunea sa, serviciile de marketing se adresează în mod specific persoanelor susceptibile să utilizeze serviciile de transport ale Ryanair care fac obiectul contractelor de servicii de marketing, ceea ce înseamnă că obiectivul lor principal este promovarea acestor servicii.

(462) Prin urmare, contractele de servicii de marketing nu pot fi disociate de contractele de servicii aeroportuare încheiate împreună și de serviciile de transport aerian care fac obiectul acestora. Elementele de fapt prezentate mai sus arată, de asemenea, că nimic nu susține argumentul ipotetic potrivit căruia, în lipsa rutelor aeriene în cauză (și, prin urmare, a contractelor de servicii aeroportuare aferente), contractele de servicii de marketing ar mai fi fost încheiate.

([117]) Contractele din 1 aprilie 2006 și 17 septembrie 2009 încheiate cu AMS.

([118]) Contractele din 1 aprilie 2006, 17 septembrie 2009 și 25 februarie 2010 încheiate cu AMS.

([119]) Actele adiționale la contractul din 25 februarie 2010.

([120]) Dimensiunile deosebit de reduse ale secțiunii de pe site-ul Ryanair dedicate promovării turismului, împreună cu faptul că regiunea La Rochelle este doar una dintre zecile de destinații care fac obiectul unor măsuri de promovare comercială pe site-ul Ryanair, fac ca prezentarea regiunii La Rochelle de pe site-ul Ryanair să fie mult mai puțin importantă decât vânzarea de bilete și de servicii oferite de compania aeriană.

([121]) Articolul 1 din contractele de servicii de marketing, referitor la obiectul contractului, care prevede că: „[p]rezentul contract își are originea în angajamentul Ryanair de a exploata rute [...]".

([122]) În limba engleză în original: „[...] 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) De asemenea, trebuie remarcat faptul că Franța însăși a subliniat legătura dintre plățile prevăzute în contractele de servicii de marketing și rutele exploatate de companiile aeriene: „Dezvoltarea unui aeroport depinde în întregime de creșterea volumului său de pasageri și, prin urmare, de necesitatea de a desfășura campanii de publicitate menite să sensibilizeze publicul cu privire la rutele deservite de aeroport, la punctele turistice din regiune etc. Publicarea anunțurilor publicitare pe site-uri cu un număr mare de vizitatori constituie, așadar, un serviciu esențial furnizat oricărui aeroport regional aflat în dezvoltare. Această necesitate a creat, în special în rândul companiilor low-cost, practici care constau în oferirea de servicii de marketing și de publicitate aeroporturilor” ([123]) (sublinierea Comisiei). Din această afirmație reiese că plățile prevăzute în contractele de servicii de marketing erau parte integrantă din relația comercială dintre CCI și companiile aeriene pentru exploatarea și dezvoltarea de rute. Reiese, de asemenea, că aceste plăți urmăreau nu numai să promoveze vizitele în La Rochelle și în regiunea sa în general, ci mai ales să promoveze în mod specific rutele exploatate de companiile aeriene care operează de pe aeroportul din La Rochelle.

(464) Având în vedere cele de mai sus, Comisia își va întemeia evaluarea specifică a contractelor menționate în tabelul 9 pe un ansamblu de elemente de probă referitoare, printre altele, la identitatea sau similitudinea dintre următoarele: (i) data la care au fost semnate contractele; (ii) ruta (rutele) geografică (geografice) în cauză; (iii) volumul de pasageri menționat în contractul respectiv; (iv) referințe încrucișate între activitățile de marketing și cele de transport de călători; (v) orice alt element care face în mod evident legătura între contracte. Prin urmare, din această evaluare se poate deduce că anumite contracte de servicii de marketing nu au făcut parte dintr-o tranzacție comună cu un contract de servicii aeroportuare (și, prin urmare, trebuie să fie evaluate individual), în timp ce alte contracte ar trebui evaluate împreună ca un set.

— *Setul de contracte 1-A*

(465) Comisia observă că CCI-aeroport a semnat un contract de servicii aeroportuare (contractul nr. 1) la 10 decembrie 2003, adică la câteva zile după semnarea contractului de servicii de marketing A, la 1 decembrie 2003. În plus, durata contractului de servicii de marketing A (de la 1 mai 2003 până la 31 decembrie 2003) este acoperită integral de perioada de aplicare a contractului nr. 1, și anume de la 1 mai 2003 până la 30 aprilie 2006. În sfârșit, obligațiile anuale de trafic din ambele contracte și rutele exploatate sunt identice. Prin urmare, Comisia consideră că aceste două contracte constituie o singură tranzacție și că, în consecință, ele ar trebui să fie evaluate împreună.

— *Contractul B*

(466) Comisia observă că CCI-aeroport a semnat contractul de servicii de marketing B la 3 iunie 2004, adică la aproape șase luni de la semnarea contractului de servicii aeroportuare nr. 1, chiar dacă contractul prevede că „prezentul contract a fost încheiat la 1 ianuarie 2004” ([124]).

(467) Deși cele două contracte au aceeași dată de expirare și includ obligații de trafic și rute similare, Comisia observă că Franța nu a motivat amânarea semnării contractului până la 3 iunie 2004, cu toate că este prezentat ca fiind încheiat la 1 ianuarie 2004. Prin urmare, Comisia concluzionează că contractul B ar trebui să fie evaluat separat.

— *Setul de contracte 2-3-C-D*

(468) Comisia observă că CCI-aeroport a semnat două contracte de servicii aeroportuare (contractele nr. 2 și 3) la 1 mai 2006, adică la doar o lună după semnarea contractelor de servicii de marketing C și D la 1 aprilie 2006. De asemenea, aceste patru contracte acoperă aceeași perioadă de exploatare, între 1 mai 2006 și 30 aprilie 2009. În plus, contractele 2 și C, pe de o parte, și contractele 3 și D, pe de altă parte, semnate la distanță de o lună, se referă la aceleași aeroporturi (Londra-Stansted pentru contractele 2 și C și Dublin pentru contractele 3 și D) și includ obligații de trafic identice (95 000 de pasageri pentru Londra-Stansted și 45 000 de pasageri pentru Dublin). În plus, contractele de servicii de marketing referitoare la aceste două aeroporturi sunt identice, singura excepție fiind obligațiile de trafic, sumele plătite pentru serviciile de marketing și volumul acestor servicii de marketing. Același lucru este valabil și pentru contractele de servicii aeroportuare, care sunt identice, cu excepția obligațiilor de trafic. Prin urmare, Comisia consideră că aceste patru contracte constituie o singură tranzacție și că, în consecință, ele ar trebui să fie evaluate împreună.

([123]) Răspunsul Franței din 13 aprilie 2012, punctul 247.

([124]) În limba engleză în original: „this agreement is made the 1st of January 2004”.

(469) Comisia observă că unul dintre indicatorii-cheie este faptul că toate cele patru contracte au fost semnate aproximativ în același timp (la distanță de mai puțin de o lună), în timp ce contractul ulterior (contractul E) a fost semnat după mai mult de un an. În plus, Comisia observă că cele două contracte de servicii aeroportuare și cele două contracte de servicii de marketing au fost semnate în aceleași zile (1 aprilie și, respectiv, 1 mai 2006). În sfârșit, Comisia subliniază că o evaluare separată a contractelor 2 și C, pe de o parte, și a contractelor 3 și D, pe de altă parte, nu ar afecta, în niciun caz, concluzia formulată cu privire la avantajul conferit (a se vedea tabelul 18).

— *Contractul E*

(470) La 1 iunie 2007, CCI-aeroport a semnat contractul E, care se referă la serviciile de marketing destinate site-ului Ryanair pentru Irlanda. Prin urmare, acest act adițional la contractul D a fost semnat la mai mult de un an de la încheierea contractului D și, spre deosebire de celelalte contracte de servicii de marketing evaluate mai sus, nu a fost semnat în paralel cu un contract de servicii aeroportuare. În plus, următorul contract semnat de CCI-aeroport și Ryanair/AMS este contractul F, care a fost semnat la aproape patru luni după contractul E și nu se referă la site-ul Ryanair pentru Irlanda. De asemenea, contractele E și F se referă la două rute distincte (Dublin și, respectiv, Londra-Stansted). Prin urmare, Comisia consideră că contractul E ar trebui evaluat separat.

— *Contractul F*

(471) La 21 septembrie 2007, CCI-aeroport a semnat contractul F, care se referă la serviciile de marketing destinate site-ului Ryanair pentru Regatul Unit. Prin urmare, acest act adițional la contractul C a fost semnat la mai mult de un an după contractul C și, la fel ca în cazul contractului E, nu a fost semnat în paralel cu un contract de servicii aeroportuare. În plus, următorul contract semnat de CCI-aeroport și Ryanair/AMS este contractul G, care a fost semnat la aproape doi ani după contractul F. Prin urmare, Comisia consideră că contractul F ar trebui să fie evaluat separat.

— *Setul de contracte G-H-I-J*

(472) Comisia observă că, la 17 septembrie 2009, CCI-aeroport a semnat patru contracte de servicii de marketing privind rutele exploatate de Ryanair între La Rochelle și Londra-Stansted (contractul G), Bruxelles Charleroi (contractele H și J) și Dublin (contractul I). Aceste patru contracte acoperă aceeași perioadă de exploatare, între 1 ianuarie 2009 și 31 decembrie 2011. În plus, conținutul contractelor de servicii de marketing G, H și I este identic, singurele excepții fiind obligațiile de trafic, prețul și volumul serviciilor de marketing. În ceea ce privește contractul J, este vorba despre o modificare a contractului H, al cărei unic scop este de a aplica o majorare – chiar dacă redusă – a taxei pentru serviciile de marketing prevăzute deja în contractul H, care a fost semnat în aceeași zi. Prin urmare, Comisia consideră că aceste patru contracte constituie o singură tranzacție și că, în consecință, ele ar trebui să fie evaluate împreună.

(473) Contractul de servicii aeroportuare nr. 5 a fost semnat la 13 ianuarie 2010. Contractul se referă la perioada cuprinsă între 1 mai 2009 și 30 aprilie 2012. Comisia observă că acest contract vizează aeroporturile Londra-Stansted, Bruxelles Charleroi și Dublin (Ryanair având posibilitatea să exploateze una sau mai multe alte rute către La Rochelle), la fel ca și setul de contracte G-H-I-J. Comisia observă însă că perioada de aplicare a contractului nr. 5 diferă de cea a setului G-H-I-J și că el a fost semnat cu aproape 5 luni mai târziu decât setul respectiv. Comisia observă că contractul nr. 5 nu impune de fapt nicio obligație de trafic companiei Ryanair și nu include niciun serviciu de marketing plătit companiei Ryanair/AMS. În realitate, acesta se limitează să formalizeze retroactiv cuantumul unitar al tarifelor de aeroport pe care Ryanair avea obligația să le plătească începând cu 1 mai 2009. Prin urmare, Comisia consideră că contractul nr. 5 nu ar trebui să fie evaluat ca făcând parte din setul de contracte G-H-I-J.

— *Setul de contracte 6-K*

(474) Comisia observă că CCI-aeroport a semnat un contract de servicii aeroportuare (contractul nr. 6) la 1 februarie 2010, adică cu mai puțin de o lună înaintea contractului de servicii de marketing K, care a fost semnat la 25 februarie 2006. Contractul nr. 6 se referă la serviciile aeroportuare care urmau să fie furnizate companiei Ryanair pentru rutele către Londra-Stansted (Regatul Unit), Dublin (Irlanda), Brussels Charleroi (Belgia) și Oslo Rygge (Norvegia) în perioada 28 martie 2010-31 martie 2013. Acesta include, de asemenea, obligații de trafic pentru Ryanair. Între timp, contractul K reglementează serviciile de marketing care urmau să fie furnizate în versiunile paginii principale a Ryanair pentru Irlanda, Norvegia, Țările de Jos și Regatul Unit în perioada 28 martie 2010-31 martie 2013. Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că contractul nr. 6 și contractul K ar trebui să fie evaluate în comun.

(475) În ceea ce privește contractul nr. 5, deși contractul K a fost semnat la începutul anului 2010, Comisia observă că acesta acoperă o perioadă anterioară contractului K. În plus, contractul nr. 5 nu include nicio rută către Norvegia, în timp ce contractul K reglementează serviciile de marketing care urmau să fie furnizate în versiunea paginii principale a Ryanair pentru Norvegia. În ceea ce privește următorul contract semnat de CCI-aeroport și Ryanair/AMS (contractul de servicii de marketing L), acesta a fost semnat la aproape patru luni după contractul K și se referă la aeroportul din Cork, care nu face obiectul contractului de servicii aeroportuare nr. 6. Prin urmare, Comisia consideră că contractul nr. 5 și contractul L nu pot fi atașate la setul de contracte 6-K.

— *Contractul L*

(476) La 23 iunie 2010, CCI-aeroport a semnat contractul L, care se referă la serviciile de marketing destinate site-ului Ryanair pentru Irlanda. Prin urmare, acest act adițional la contractul K a fost semnat la aproape patru luni după contractul K și nu a fost semnat în paralel cu un contract de servicii aeroportuare. În plus, următorul contract semnat de CCI-aeroport și Ryanair/AMS (contractul nr. 7) a fost semnat la aproape șapte luni după contractul L și nu se referă la site-ul Ryanair pentru Irlanda. Prin urmare, Comisia consideră că contractul L ar trebui să fie evaluat separat.

— *Setul de contracte 7-M și contractul N*

(477) Comisia observă că CCI-aeroport a semnat un contract de servicii aeroportuare (contractul nr. 7) la 28 ianuarie 2011, adică cu doar două săptămâni înaintea contractelor de servicii de marketing M și N, care au fost semnate la 11 februarie 2011. Aceste trei contracte nu acoperă exact aceeași perioadă de exploatare: contractul nr. 7, care nu specifică nicio dată de expirare, este o modificare a contractului nr. 5, cu o dată de expirare în principiu la 30 aprilie 2012, în timp ce contractele M și N urmau să expire la 30 martie 2013. În plus, contractul nr. 7 prevede un angajament referitor la trafic de 17 000 de pasageri pe an, în timp ce contractele M și N specifică doar servicii de marketing, fără niciun angajament de trafic.

(478) Comisia observă că scopul comun al contractelor 7 și M este noua rută pe care Ryanair intenționează să o deschidă între La Rochelle și Porto (Portugalia). Dat fiind că datele de semnare și ruta coincid, Comisia consideră că faptul că contractul de servicii de marketing M este mai scurt decât contractul de servicii aeroportuare nr. 7 nu afectează observația generală potrivit căreia CCI-aeroport și Ryanair au decis în mod evident să organizeze gestionarea operațională, comercială și financiară a noii rute către Porto în comun prin aceste două contracte, la fel ca și în cazul altor destinații exploatate de Ryanair de pe aeroportul din La Rochelle.

(479) În ceea ce privește contractul N, singurul element pe care îl are în comun cu contractele 7 și M constă în datele de semnare care coincid, contractul N fiind un act adițional la contractul K care acoperă numai serviciile de marketing legate de ruta exploatată către Oslo Rygge (Norvegia) (dar a fost semnat după mai mult de un an). În plus, astfel cum s-a menționat mai sus, contractul N nu include nicio obligație de trafic. Prin urmare, contractul N nu are legătură cu contractul M și cu contractul nr. 7, de care poate fi separat.

(480) În sfârșit, Comisia observă că contractul de servicii de marketing ulterior, semnat între cele două părți, a fost încheiat la 26 octombrie 2012, la mult timp după semnarea contractelor 7, M și N ([125]). Din aceste motive, Comisia consideră, prin urmare, că contractele 7 și M constituie o singură tranzacție și că ele trebuie evaluate în comun, însă contractul N ar trebui evaluat separat.

— *Concluzie privind metoda de evaluare în comun a contractelor încheiate de CCI-aeroport cu Ryanair/AMS*

(481) Din cele de mai sus rezultă că fiecare dintre următoarele seturi de contracte ar trebui să fie tratat ca o singură măsură, pentru a evalua profitabilitatea acestora. Unele contracte de servicii de marketing nu au alcătuit o singură tranzacție cu un contract de servicii aeroportuare. Aceste contracte de servicii de marketing vor fi evaluate luând în considerare veniturile generate de contractul de servicii aeroportuare în vigoare.

([125]) În orice caz, în afara perioadei vizate de prezenta decizie.

Tabelul 14

Lista seturilor de contracte încheiate între CCI și Ryanair/AMS

Nr.	Contract	Data semnării	Perioada la care se referă contractul
1	Contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Contractul de servicii de marketing CCI-Ryanair	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Contractul de servicii de marketing CCI-Ryanair	1.1.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS nr. 1 (Regatul Unit)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
D	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS nr. 2 (Irlanda)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
2	Contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair nr. 1 (Regatul Unit)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair nr. 2 (Irlanda)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Actul adițional la contractul de servicii de marketing CCI-AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Actul adițional la contractul de servicii de marketing CCI-AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS nr. 1 (Regatul Unit)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS nr. 2 (Belgia)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS nr. 3 (Irlanda)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Actul adițional la contractul de servicii de marketing CCI-AMS (Belgia)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Actul adițional nr. 1 la contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Contractul de servicii de marketing CCI-AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Actul adițional nr. 1 la contractul de servicii de marketing CCI-AMS	23.6.2010	1.6.2010-1.9.2010
7	Actul adițional nr. 2 la contractul de servicii aeroportuare CCI-Ryanair (Portugalia)	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012
M	Actul adițional nr. 2 la contractul de servicii de marketing CCI-AMS (Portugalia)	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Actul adițional nr. 3 la contractul de servicii de marketing CCI-AMS (Norvegia)	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

— *Contractul încheiat cu Jet2*

(482) Astfel cum s-a menționat deja în considerentele 117-120, CCI a semnat un contract cu Jet2 la 4 iulie 2008. În primul rând, acest contract cuprinde dispoziții referitoare la serviciile aeroportuare și prevede acordarea unor reduceri semnificative ale tarifelor de aeroport. Contractul prevede, de asemenea, plata unei contribuții de marketing legate de exploatarea rutei La Rochelle-Leeds. Prin urmare, acest contract trebuie considerat o singură măsură a cărei profitabilitate va fi examinată de Comisie în secțiunea 7.1.1.3, ca și contractele încheiate de CCI cu Ryanair/AMS.

2. Alegerea metodei de analiză între analiza comparativă și analiza profitabilității marginale

(483) Conform Orientărilor din 2014, prin aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață, existența unui ajutor acordat unei companii aeriene care folosește un anumit aeroport poate fi exclusă, în principiu, dacă prețul perceput pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului pieței (analiză comparativă) sau dacă se poate demonstra printr-o analiză *ex ante* – adică o analiză bazată pe informațiile disponibile la momentul acordării ajutorului și pe evoluțiile previzibile la momentul respectiv – că contractul dintre aeroport și compania aeriană va genera, pentru aeroport, o contribuție pozitivă suplimentară la profit ([126]) (analiza profitabilității marginale).

(484) Trebuie remarcat în primul rând că, potrivit jurisprudenței, Comisia poate, fără a săvârși o eroare, să analizeze în detaliu metoda de evaluare cea mai adecvată pentru a fi aleasă în vederea aplicării testului operatorului privat în economia de piață. Jurisprudența a recunoscut că Comisia poate favoriza o metodă în raport cu cealaltă în cazul în care consideră că această metodă este mai adecvată ([127]). În special, jurisprudența a recunoscut lipsa unei ierarhii între cele două metode ([128]).

(485) În ceea ce privește prima abordare (analiză comparativă), Comisia are îndoieli serioase cu privire la posibilitatea de a defini în prezent un criteriu de referință adecvat pentru a stabili un preț de piață real pentru serviciile furnizate de aeroporturi. Prin urmare, aceasta consideră că o analiză *ex ante* a profitabilității marginale este cea mai relevantă abordare pentru evaluarea contractelor încheiate de aeroporturi cu companiile aeriene individuale ([129]).

(486) Comisia consideră că este oportun să se reamintească, în cadrul prezentei analize, că, în urma adoptării Orientărilor din 2014, atât Franța, cât și părțile interesate au fost invitate să prezinte comentarii cu privire la aplicarea în cazul de față a orientărilor respective.

(487) În acest sens, trebuie remarcat faptul că, în general, aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață în raport cu un preț mediu observat pe alte piețe similare (analiză comparativă) se poate dovedi utilă atunci când se poate identifica în mod rezonabil sau se poate deduce din alți indicatori de piață un preț al pieței. Însă această metodă nu poate avea aceeași relevanță în cazul serviciilor aeroportuare. Structura costurilor și a veniturilor tinde să varieze semnificativ de la un aeroport la altul. Costurile și veniturile depind de stadiul de dezvoltare al aeroportului, de atractivitatea zonei deservite, de numărul companiilor aeriene care operează înspre/dinspre aeroportul respectiv, de capacitatea disponibilă în ceea ce privește traficul de pasageri, de starea infrastructurii și de cadrul de reglementare, care poate varia de la un stat membru la altul, precum și de datoriile și obligațiile contractate de aeroport în trecut ([130]).

(488) În plus, liberalizarea pieței transportului aerian complică orice analiză pur comparativă. Astfel cum demonstrează cazul de față, relațiile comerciale dintre aeroporturi și companiile aeriene nu se bazează pe o listă de prețuri publice aferente serviciilor individuale. Aceste relații comerciale variază foarte mult. Acestea includ partajarea riscurilor în raport cu gradul de utilizare și a oricărei răspunderi comerciale și financiare conexe, generalizarea mecanismelor de stimulare (de exemplu, sub formă de reduceri legate de numărul de rute sau de pasageri transportați), precum și diferențe în distribuția riscurilor pe durata contractelor. În consecință, tranzacțiile nu sunt comparabile între ele pe baza prețului per rotație sau per pasager.

([126]) Punctul 53 din Orientările din 2014.
([127]) A se vedea hotărârea în cauza Ryanair DAC/Comisia, T-165/15, citată mai sus la nota de subsol 53, punctul 143.
([128]) A se vedea hotărârea în cauza Ryanair DAC/Comisia, T-165/15, citată mai sus la nota de subsol 53, punctul 145.
([129]) Orientările din 2014, punctele 59 și 61.
([130]) A se vedea Decizia 2011/60/UE a Comisiei din 27 ianuarie 2010 privind ajutorul de stat C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovacia – Acord între aeroportul din Bratislava și Ryanair (JO L 27, 1.2.2011, p. 24), considerentele 88 și 89.

(489) Ryanair consideră că testul operatorului economic privat în economia de piață poate fi aplicat prin efectuarea unei analize comparative luând drept punct de referință anumite aeroporturi europene. În acest sens, Ryanair consideră că anumite aeroporturi europene sunt substituibile aeroportului din La Rochelle datorită asemănărilor lor și a pus la dispoziție studiul din 1 iunie 2012 întocmit de Oxera ([131]), care compară tarifele de aeroport plătite de Ryanair pe aeroportul din La Rochelle cu tarifele de aeroport plătite pe aeroporturile considerate comparabile. Ryanair concluzionează că tarifele plătite la aeroportul din La Rochelle nu sunt semnificativ mai mici. Ryanair a pus la dispoziție, de asemenea, un addendum la studiul din 1 iunie 2012 ([132]), pentru a lua în considerare plățile primite de Ryanair/AMS în temeiul contractelor de servicii de marketing.

(490) Totuși, o metodă comparativă nu este, în orice caz, practică în această situație. Într-adevăr, astfel cum s-a arătat mai sus, tranzacțiile de analizat sunt ansambluri complexe formate dintr-un contract de servicii aeroportuare și un contract de servicii de marketing (asociate uneori pe un singur temei juridic). Aceste tranzacții conțin mai multe „prețuri", și anume diferitele tarife de aeroport, prețul serviciilor de handling la sol și prețul serviciilor de marketing, dintre care unele depind de numărul de pasageri, altele de numărul de mișcări de aeronave, iar altele reprezintă sume fixe. Fiecare dintre aceste tranzacții generează, așadar, un ansamblu complex de fluxuri financiare între operatorul aeroportuar și compania aeriană și filialele sale, formate din veniturile rezultate din tarifele de aeroport, veniturile legate de serviciile de handling la sol și veniturile legate de serviciile de marketing.

(491) Analiza efectuată de Oxera și prezentată de Ryanair la 10 aprilie 2015 (modificarea studiului din 1 iunie 2012) ilustrează dificultățile majore întâmpinate în realizarea unei comparații adecvate între tarifele de aeroport și sprijinul pentru marketing acordat companiei Ryanair la diferitele aeroporturi.

(492) În primul rând, chiar studiul Oxera precizează că „nu este posibil să se identifice aeroporturi de referință utilizate de Ryanair care să fie similare în ceea ce privește toate caracteristicile posibile și care să fie, de asemenea, susceptibile să se comporte ca un operator în economia de piață. Prin urmare, abordarea adoptată a fost aceea de a identifica o serie de aeroporturi de referință care sunt similare cu aeroportul din La Rochelle pe baza unei varietăți de caracteristici" ([133]). În cazul de față, Comisia observă că, deși criteriile de selecție pentru cele cinci aeroporturi examinate ([134]) includ, fiecare, unul dintre cele șapte criterii enumerate la punctul 60 din Orientările din 2014, totuși elementele de comparație sunt similare cu aeroportul din La Rochelle numai în ceea ce privește unul sau două dintre cele șapte criterii. În plus, numai aeroporturile din Grenoble (GNB) și Maastricht (MST) oferă un criteriu de referință specific pentru exploatarea aeroportului din La Rochelle, și anume numărul de pasageri și volumul operațiunilor Ryanair pe aceste aeroporturi. Celelalte aeroporturi examinate au fost selectate pe baza unor criterii (cum ar fi sistemul de proprietate, existența finanțării publice, PIB-ul regiunii sau cota transportatorilor low-cost) care, având în vedere că legătura lor cu evaluarea costurilor și a veniturilor fiecărui aeroport este prea îndepărtată, sunt insuficiente în sine pentru a servi drept bază pentru nivelul tarifelor de aeroport și al serviciilor de marketing utilizate în exercițiul de evaluare comparativă. Prin urmare, Comisia pune sub semnul întrebării caracterul reprezentativ al eșantionului selectat de aeroporturi de referință.

— În al doilea rând, cifrele prezentate de Oxera arată că tarifele nete plătite de Ryanair în diferitele aeroporturi selectate pentru comparație diferă în mod semnificativ. În studiul său, Oxera a calculat nivelul tarifelor de aeroport plătite de Ryanair acestor cinci aeroporturi, excluzând toate contribuțiile de marketing plătite către AMS și Ryanair (ceea ce înseamnă că studiul compară tarifele de aeroport plătite de Ryanair după deducerea veniturilor sale din marketing). Totuși, aceste cifre indică variații substanțiale între elementele de referință.

— Tarifele medii nete per rotație. Tarifele medii nete per rotație plătite de Ryanair către La Rochelle se ridică la [100; 150] % din tarifele nete plătite de Ryanair în cadrul celor cinci comparatori. Totuși, distribuția valorilor arată că nu există un grup omogen de aeroporturi comparabile. Astfel, în funcție de an, tarifele medii nete plătite de Ryanair către La Rochelle variază între [– 50; 0] % și [150; 200] % din tarifele medii nete plătite de Ryanair în aeroporturile examinate de Oxera. Această distribuție arată în mod clar că eșantionul utilizat nu este omogen și

([131]) Studiul din 8 octombrie 2012 realizat de Oxera, „Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport" („Evaluarea economică a principiului investitorului în economia de piață, aeroportul din La Rochelle").

([132]) Actul adițional din 10 aprilie 2015 la studiul din 1 iunie 2012 realizat de Oxera, Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport („Evaluarea economică a principiului operatorului economic privat în economia de piață: analiză comparativă inclusiv AMS, aeroportul din La Rochelle").

([133]) În limba engleză în original: „it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [La Rochelle airport] 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 [La Rochelle airport] on the basis of a variety of characteristics". Analiza Oxera din 10 aprilie 2015, p. 3.

([134]) Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) și Maastricht (MST).

reprezentativ. În mod similar, pentru un anumit aeroport, cuantumul tarifelor nete plătite de Ryanair este foarte variabil și se poate tripla într-un interval de un an, ceea ce constituie o dovadă suplimentară a faptului că nu este nici posibil, nici adecvat să se realizeze o comparație a tarifelor de aeroport nete.

— Tarifele medii nete per pasager. La fel ca în cazul tarifelor nete per rotație, distribuția valorilor arată că eșantionul de aeroporturi al Oxera nu permite efectuarea unei comparații stabile sau rezonabile. În funcție de an, tariful mediu net plătit de Ryanair către La Rochelle variază între [– 50; 0] % și [150; 200] % din tariful mediu net plătit de Ryanair pe aeroporturile selectate de Oxera, iar tarifele nete per pasager plătite de Ryanair pe orice aeroport pot varia de până la trei ori în funcție de an.

(493) Este revelator faptul că nici Ryanair, nici Oxera nu au încercat să stabilească un preț al pieței care să corespundă, pentru un eșantion de aeroporturi comparabile cu La Rochelle, prețului net al tarifelor de aeroport (tarifele de aeroport minus sprijinul pentru marketing). Dacă o astfel de comparație ar fi permis determinarea unui preț al pieței, experiența Ryanair cu numeroase aeroporturi europene ar fi permis cu siguranță stabilirea acestuia.

(494) În sfârșit, presupunând că s-ar putea stabili, pe baza unei analize comparative valabile, că „prețurile" aplicate în diversele tranzacții care fac obiectul prezentei evaluări sunt echivalente cu sau mai mari decât „prețurile pieței" stabilite pe baza eșantionului de tranzacții de referință, Comisia nu ar putea totuși să concluzioneze că respectivele tranzacții corespund prețului pieței dacă ar dovedi că, la încheierea acestora, operatorul aeroportuar s-ar fi putut aștepta ca acestea să genereze costuri marginale mai mari decât veniturile marginale. De fapt, un operator economic privat în economia de piață nu ar fi interesat să ofere bunuri sau servicii la „prețul pieței" dacă astfel s-ar produce pierderi marginale ([135]).

(495) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia consideră că, în acest caz, trebuie să se aplice abordarea recomandată în general în Orientările din 2014 pentru aplicarea testului operatorului economic privat în economia de piață în cazul relațiilor dintre aeroporturi și companiile aeriene, și anume analiza profitabilității marginale. Această abordare se justifică prin faptul că operatorul aeroportuar poate avea un interes obiectiv în încheierea unei tranzacții cu o companie aeriană, în cazul în care se poate preconiza în mod rezonabil că această tranzacție îi va îmbunătăți profiturile (sau îi va reduce pierderile) în comparație cu o situație contrafactuală în care această tranzacție nu s-ar fi încheiat ([136]), fără a exista nicio comparație cu condițiile oferite altor companii aeriene sau cu condițiile oferite de alți operatori aeroportuari.

3. Beneficiile potențiale pe care un operator economic privat în economia de piață le-ar fi putut lua în considerare la semnarea contractelor de servicii de marketing cu companiile aeriene

(496) Din cele de mai sus rezultă că, pentru a aplica testul operatorului economic privat în economia de piață, comportamentul CCI trebuie apreciat în raport cu comportamentul unui operator ipotetic în economia de piață care exploatează aeroportul din La Rochelle în locul său. Contractele de servicii de marketing în cauză trebuie evaluate împreună cu contractele de servicii aeroportuare corespunzătoare, în cazul în care acestea formează o singură tranzacție (a se vedea considerentul 464 pentru criteriile de evaluare) ([137]). În plus, astfel cum se menționează în considerentul 481, deși unele contracte de servicii de marketing nu au făcut parte dintr-o singură tranzacție cu un contract de servicii aeroportuare, acestea vor fi totuși evaluate luând în considerare veniturile generate de contractul de servicii aeroportuare în vigoare, în scopul măsurării profitabilității contractului de servicii de marketing în cauză.

(497) Analizând fiecare dintre tranzacțiile enumerate în tabelul 14, este necesar să se determine beneficiile pe care acest operator ipotetic în economia de piață, motivat de perspectiva profitului, s-ar putea aștepta să le obțină din serviciile de marketing. Această analiză nu ar trebui să ia în considerare impactul general al serviciilor respective asupra turismului și a activității economice a regiunii. Pot fi luate în considerare numai efectele acestor servicii asupra profitabilității aeroportului, deoarece acesta ar fi singurul impact de care ar fi ținut seama operatorul ipotetic în economia de piață avut în vedere în prezenta analiză ([138]).

([135]) Hotărârea în cauza Ryanair DAC/Comisia, T-165/15, citată mai sus la nota de subsol 53, punctele 176-178.

([136]) Cu alte cuvinte, dacă profitabilitatea marginală preconizată ca urmare a acestei tranzacții este pozitivă.

([137]) Un contract de servicii de marketing dat trebuie să fie analizat împreună cu contractul de servicii aeroportuare corespunzător ca și cum ar forma, împreună cu el, o tranzacție unică. Prin urmare, există tot atâtea tranzacții distincte câte „perechi" de contracte de servicii de marketing și contracte de servicii aeroportuare există.

([138]) Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat, menționată la nota de subsol 71, punctul 77.

(498) Deși impactul serviciilor de marketing nu a fost demonstrat, nu este exclus ca ele să poată stimula ușor traficul de pasageri pe rutele aeriene care fac obiectul contractelor de servicii de marketing și al contractelor de servicii aeroportuare corespunzătoare, dat fiind că sunt destinate să promoveze aceste rute. Cu toate acestea, Ryanair a indicat că existența unui contract de servicii de marketing a avut doar un impact foarte redus asupra factorului de încărcare al aeronavelor sale, întrucât măsurile de gestionare a randamentului (ajustarea prețurilor în funcție de cerere) au fost ajustate pentru a atinge obiectivele privind factorul de încărcare ([139]). Prin urmare, impactul contractelor de servicii de marketing asupra creșterii numărului de pasageri nu a fost confirmat de Ryanair. În consecință, se pare că principalul impact al contractelor de servicii de marketing este de a încuraja Ryanair să exploateze zboruri către aeroportul din La Rochelle.

(499) Este necesar să se determine dacă un operator ipotetic în economia de piață care exploatează aeroportul din La Rochelle în locul CCI s-ar putea aștepta în mod rezonabil și ar putea cuantifica alte beneficii decât cele care rezultă din efectul pozitiv asupra deschiderii, a menținerii și a traficului de pasageri pe rutele aeriene care fac obiectul contractului de servicii de marketing pe parcursul perioadei de exploatare a acestor rute, astfel cum este prevăzută în contractul de servicii de marketing sau în contractul de servicii aeroportuare.

(500) Ryanair a susținut această ipoteză în studiul său din 17 ianuarie 2014. Acest studiu se bazează pe ideea că serviciile de marketing achiziționate de un operator aeroportuar precum CCI pot să contribuie la consolidarea mărcii aeroportului și, ca urmare, să sporească în mod permanent numărul de pasageri care utilizează aeroportul, nu doar numărul de pasageri de pe rutele care fac obiectul contractului de servicii de marketing și al contractului de servicii aeroportuare în perioada de exploatare a acestor rute, astfel cum este prevăzută în contractele respective. În special, Ryanair a concluzionat în acest studiu că serviciile de marketing pot avea un impact pozitiv durabil asupra traficului de pasageri din aeroport, chiar și după expirarea contractului de servicii de marketing.

(501) În primul rând, trebuie remarcat faptul că, în cazul de față, niciun element nu sugerează că, la încheierea contractelor de servicii de marketing care fac obiectul procedurii oficiale de investigare, CCI ar fi avut în vedere și totuși ar fi cuantificat mai puțin eventualele efecte pozitive ale contractelor de servicii de marketing care depășeau cadrul rutelor vizate de aceste contracte, sau, din punct de vedere temporal, care depășeau perioada de exploatare preconizată pentru rutele în cauză. În plus, nici Franța, nici CCI nu au propus o metodă de estimare a valorii posibile pe care un operator ipotetic în economia de piață, care ar fi exploatat aeroportul din La Rochelle în locul CCI, ar fi atribuit-o acestor efecte atunci când ar fi evaluat oportunitatea încheierii contractelor de servicii de marketing și a contractelor de servicii aeroportuare. În sfârșit, serviciile de marketing achiziționate de la Ryanair/AMS au vizat în principal persoanele susceptibile să utilizeze rutele aeriene menționate în contractele de servicii de marketing.

(502) Această concluzie, formulată cu privire la contractele încheiate cu Ryanair și AMS, se aplică și contractului de servicii aeroportuare și de servicii de marketing încheiat cu Jet2, din aceleași motive.

(503) În plus, caracterul durabil al acestor efecte pare a fi, de asemenea, foarte nesigur. Este posibil ca promovarea orașului La Rochelle și a regiunii sale pe site-ul Ryanair să fi încurajat persoanele care au vizitat acest site să cumpere bilete Ryanair către La Rochelle în momentul în care au vizualizat această publicitate sau la scurt timp după aceea. Totuși, este puțin probabil ca publicitatea respectivă să fi rămas în memoria vizitatorilor sau să influențat achizițiile de bilete ale acestora mai mult de câteva săptămâni de la publicarea pe site-ul Ryanair. O campanie publicitară are șanse să aibă un efect durabil atunci când activitățile promoționale implică unul sau mai multe mijloace de publicitate în masă la care consumatorii sunt expuși în mod frecvent pe o perioadă determinată. De exemplu, o campanie publicitară la posturile de televiziune și de radio generaliste, pe mai multe site-uri și/sau prin intermediul unor panouri publicitare amplasate în aer liber sau în locuri publice ar putea produce un efect durabil dacă consumatorii au acces frecvent la aceste suporturi. În schimb, este puțin probabil ca activitățile promoționale limitate la câteva pagini de pe site-ul Ryanair să aibă un efect care să dureze mult timp după încheierea campaniei de promovare. Este foarte probabil ca, pentru majoritatea oamenilor, vizitarea site-ului Ryanair să nu fie suficient de frecventă încât să le lase o amintire durabilă a promovării acestei regiuni.

(504) Franța și CCI nu au furnizat, în cursul procedurii oficiale de investigare, nicio informație care să contrazică această observație. De asemenea, această observație este susținută semnificativ de doi factori.

([139]) Comunicările din 15 decembrie 2009, 13 iunie 2014 și 29 martie 2019, în special.

(505) În primul rând, unele dintre operațiunile de marketing menționate în contractele încheiate cu Ryanair/AMS se refereau în primă instanță la pagina principală a site-ului Ryanair. Aceste servicii constau doar într-un link către un site desemnat de CCI pentru perioade adesea limitate sau foarte scurte:

— nicio perioadă de afișare pentru linkurile menționate în contractele A și B;

— afișarea linkului sponsorizat timp de 56 de zile pe an pe o perioadă de trei ani, în conformitate cu contractul C;

— afișarea linkului sponsorizat timp de 212 zile pe an pe o perioadă de trei ani, în conformitate cu contractul D, dar, pentru 2007, perioada de afișare este redusă la 45 de zile în conformitate cu contractul E de modificare a contractului D;

— afișarea linkului sponsorizat pe site-ul Ryanair pentru Regatul Unit timp de 22 de zile pe an pe o perioadă de trei ani, în conformitate cu contractul G;

— afișarea linkului sponsorizat pe site-ul Ryanair pentru Țările de Jos/Belgia timp de 95 de zile în primul an și de 160 de zile în al doilea și al treilea an în conformitate cu contractul H;

— afișarea linkului sponsorizat pe site-ul Ryanair pentru Irlanda timp de 200 de zile pe an pe o perioadă de trei ani, în conformitate cu contractul I;

— afișarea linkului sponsorizat pe site-ul Ryanair pentru Belgia timp de 10 zile pe an pe o perioadă de trei ani, în conformitate cu contractul J;

— afișarea linkului sponsorizat timp de 90 de zile pe site-ul Ryanair pentru Irlanda, Norvegia și Țările de Jos și timp de 50 de zile anual pe site-ul Ryanair pentru Regatul Unit pe o perioadă de trei ani, în conformitate cu contractul K;

— afișarea linkului sponsorizat pe site-ul Ryanair pentru Irlanda timp de 70 de zile în conformitate cu contractul L;

— afișarea linkului sponsorizat pe site-ul Ryanair pentru Portugalia timp de 365 de zile pe o perioadă de doi ani, în conformitate cu contractul M;

— afișarea linkului sponsorizat pe site-ul Ryanair pentru Norvegia, timp de șase săptămâni (aproximativ 42 de zile) pentru primul an și timp de patru săptămâni (24 de zile) pentru al doilea și al treilea an, în conformitate cu contractul N.

(506) Atât natura acestor activități de promovare (prezența unui link unic cu o valoare promoțională limitată), cât și durata scurtă de viață a acestora și frecvența neregulată cu care au fost afișate în perioada în cauză (întrucât numai ruta Porto a fost promovată în mod continuu timp de doi ani) ar fi limitat în mod semnificativ efectul activităților respective după încheierea lor, cu atât mai mult cu cât ele s-au limitat doar la site-ul Ryanair și nu au fost afișate pe alte suporturi. Cu alte cuvinte, este foarte puțin probabil ca aceste activități de promovare să fi putut produce, în mintea persoanelor care au fost expuse, o amintire durabilă a publicității în cauză și un interes de durată pentru La Rochelle și regiunea sa.

(507) În al doilea rând, celelalte activități de marketing prevăzute în contractele încheiate cu Ryanair/AMS se refereau doar la paginile site-ului Ryanair care vizau destinația La Rochelle. Ca regulă generală, acest ultim tip de activitate de promovare nu se adresează decât unei audiențe limitate prin definiție, fără expunerea frecventă a destinatarilor. În plus, în ceea ce privește pagina destinației La Rochelle de pe site-ul Ryanair, aceasta are mai puține șanse să fie vizitată frecvent decât pagina principală a site-ului, întrucât este dedicată unei destinații specifice a Ryanair, nu tuturor activităților sale. Astfel, având în vedere probabilitatea redusă a unor vizite frecvente pe pagina destinației La Rochelle de pe site-ul Ryanair, este puțin probabil ca activitățile de promovare afișate pe această pagină să creeze o amintire durabilă a atracțiilor din La Rochelle și din regiunea sa persoanelor care au acces la aceasta. În plus, accesarea paginii referitoare la destinația La Rochelle de pe site-ul Ryanair este, foarte probabil, motivată, în majoritatea cazurilor, de un interes potențial pentru această destinație sau pentru serviciile Ryanair cu privire la destinația respectivă. Publicitatea de pe această pagină este, așadar, prea puțin susceptibilă de a face să apară un interes nou pentru această destinație din partea unor persoane care nu o cunoșteau sau nu aveau niciun interes în acest sens.

(508) În acest sens, este revelator faptul că contractele de servicii de marketing prezentate de Ryanair, care au fost încheiate între întreprinderi private din afara sferei aeroportuare (închiriere de autoturisme, activități turistice locale) și AMS, își obțin valoarea de marketing din posibilitatea de a vinde bunuri sau servicii turistice pasagerilor care călătoresc cu Ryanair. Acești călători potențiali sunt identificați ca fiind susceptibili să călătorească către un aeroport de destinație bine definit, în urma vizitei lor pe site-ul Ryanair (achiziționarea de bilete, consultarea zborurilor disponibile etc.) și, prin urmare, sunt vizați de mesaje de marketing care îi încurajează să cumpere un produs sau un serviciu la aeroportul lor de destinație. Prin urmare, valoarea serviciilor de marketing ale Ryanair se bazează pe capacitatea de a viza clienții Ryanair care și-au ales deja aeroportul de destinație sau ale căror vizite pe site-ul Ryanair indică faptul că este probabil ca aceștia să aleagă un aeroport de destinație specific, în scopul de a-i încuraja să achiziționeze un

serviciu de turism pentru destinația lor finală. În acest context, Comisia nu exclude posibilitatea ca serviciile de marketing oferite de AMS pe site-ul Ryanair să aibă valoare pentru anumite întreprinderi terțe interesate să vândă bunuri sau servicii clienților Ryanair, cum ar fi o societate de închirieri de automobile sau un furnizor regional de drumeții. Totuși, acest lucru nu este valabil pentru operatorul unui aeroport care dorește să producă o creștere durabilă a numărului de pasageri care utilizează aeroportul. Astfel cum se explică în considerentul 501, este foarte probabil ca persoanele care consultă pagina La Rochelle de pe site-ul Ryanair să aibă deja un interes potențial în această destinație sau în serviciile Ryanair către aceasta. Astfel, pentru CCI, efectul activităților de marketing desfășurate pe paginile site-ului Ryanair care acoperă destinația La Rochelle, în ceea ce privește atragerea pasagerilor, este foarte scăzut sau chiar inexistent.

(509) În consecință, chiar dacă serviciile de marketing ar fi putut stimula traficul de pasageri pe rutele vizate de contractele de servicii de marketing pe perioada acestor servicii, este foarte probabil ca efectul respectiv să fie zero sau neglijabil după această perioadă sau pe alte rute.

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

(511) Astfel, de exemplu, potrivit studiului Ryanair din 17 ianuarie 2014, „[…] existența unor viitoare profituri marginale după expirarea programată a contractului de servicii aeroportuare este în mod inerent incertă” ([140]). În plus, acest studiu propune două metode pentru evaluarea *ex ante* a efectelor pozitive ale contractelor de servicii de marketing: o metodă bazată pe „fluxurile de numerar” și o metodă bazată pe „capitalizare”.

(512) Abordarea bazată pe fluxurile de numerar implică evaluarea beneficiilor din contractele de servicii de marketing și contractele de servicii aeroportuare sub forma unor venituri viitoare generate de operatorul aeroportuar prin contractul de servicii de marketing și prin contractul de servicii aeroportuare, din care se scad costurile aferente. Abordarea bazată pe capitalizare constă în luarea în considerare a îmbunătățirii mărcii aeroportului ca urmare a serviciilor de marketing ca un activ necorporal, achiziționat la prețul prevăzut în contractul de servicii de marketing.

(513) Totuși, studiul arată amploarea dificultăților prezentate de abordarea bazată pe capitalizare, demonstrând lipsa de fiabilitate a rezultatelor pe care le poate produce o astfel de metodă și preferând abordarea bazată pe fluxurile de numerar. În studiu se afirmă în special următoarele: „Abordarea bazată pe capitalizare ar trebui să ia în considerare doar cota cheltuielilor de marketing care poate fi atribuită bazei de active necorporale a unui aeroport. Însă ar putea fi dificil să se identifice cota cheltuielilor de marketing care este vizată în vederea generării veniturilor preconizate viitoare pentru aeroport (adică o investiție în baza de active necorporale a aeroportului), spre deosebire de generarea de venituri curente pentru aeroport” ([141]). Aceasta subliniază, de asemenea, că „pentru a pune în aplicare abordarea bazată pe capitalizare, este necesar să se estimeze perioada medie în care un aeroport ar fi în măsură să păstreze un client ca urmare a campaniei de marketing a AMS. În practică, ar fi foarte dificil să se estimeze perioada medie de păstrare a clienților în urma unei campanii a AMS din cauza datelor insuficiente” ([142]).

(514) Studiul Ryanair din 31 ianuarie 2014 a propus o aplicare practică a abordării bazate pe fluxurile de numerar. În cadrul acestei abordări, beneficiile din contractele de servicii de marketing și din contractele de servicii aeroportuare obținute după expirarea contractului de servicii de marketing sunt exprimate sub forma unei „valori finale” calculate la data expirării contractului. Această valoare finală este calculată pe baza profiturilor marginale preconizate ca urmare a contractelor de servicii aeroportuare și de servicii de marketing, în ultimul an de aplicare a contractului de

([140]) În limba engleză în original: „[…] future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain”.

([141]) În limba engleză în original: „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]) În limba engleză în original: „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”.

servicii aeroportuare. Potrivit acestei metode, se pleacă de la profitul marginal preconizat pentru ultimul an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare și se proiectează în viitor pentru o durată egală cu durata contractului de servicii aeroportuare, fiind ajustat în funcție de rata de creștere a pieței transportului aerian din Europa și de un factor de probabilitate care se consideră că reflectă capacitatea contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing de a contribui la profitul aeroportului după expirarea acestora. Potrivit studiului din 31 ianuarie 2014, această capacitate de a produce beneficii durabile depinde de o serie de factori, „[…] printre care se numără o mai mare notorietate și o marcă mai puternică, precum și externalități de rețea și pasageri recurenți" ([143]), fără mai multe precizări în această privință. În plus, această metodă ia în considerare o rată de actualizare care reflectă costul capitalului.

(515) Studiul sugerează un factor de probabilitate de 30 %, aceasta fiind considerată o rată prudentă. Totuși, studiul, care are un caracter foarte teoretic, nu furnizează nicio justificare temeinică cu privire la acest aspect, nici din punct de vedere cantitativ și nici calitativ. Studiul nu se bazează pe niciun fel de date legate de activitățile Ryanair, de piețele transportului aerian sau de serviciile aeroportuare pentru a justifica această rată de 30 %. El nu stabilește nicio legătură între această rată și factorii pe care îi menționează foarte pe scurt (notorietatea, marca puternică, externalitățile de rețea și pasagerii recurenți) și care se presupune că ar prelungi beneficiile de pe urma contractelor de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing în perioada de după expirarea acestor contracte. În sfârșit, studiul nu se bazează în niciun fel pe conținutul specific al serviciilor de marketing prevăzute în diferitele contracte cu AMS pentru a analiza măsura în care aceste servicii ar putea influența factorii menționați mai sus.

(516) În plus, studiul nu demonstrează că, la expirarea unui contract de servicii aeroportuare și a unui contract de servicii de marketing, profiturile pe care le-au generat pentru operatorul aeroportuar în ultimul an al aplicării lor vor a continua în viitor, cu un oarecare grad de probabilitate. De asemenea, studiul nu oferă nicio dovadă a faptului că rata de creștere a pieței transportului aerian din Europa este un indicator util pentru măsurarea impactului unui contract de servicii aeroportuare și a unui contract de servicii de marketing pentru un anumit aeroport.

(517) Prin urmare, ar fi foarte improbabil ca o valoare finală, calculată utilizând metoda propusă de Ryanair, să fie luată în considerare de un operator prudent în economia de piață atunci când decide dacă să încheie sau nu un contract.

(518) Așadar, studiul din 31 ianuarie 2014 arată că metoda bazată pe fluxurile de numerar nu ar face decât să conducă la rezultate foarte incerte și nefiabile, la fel ca metoda bazată pe capitalizare.

(519) În plus, nici Franța, nici vreuna din părțile terțe interesate nu a furnizat niciun element de probă care să indice că metoda propusă de Ryanair în acest studiu sau orice altă metodă care ia în considerare și cuantifică beneficiile care s-ar obține după data expirării contractelor de servicii aeroportuare și a contractelor de servicii de marketing ar fi utilizată efectiv de operatorii aeroporturilor regionale comparabili cu operatorul aeroportului din La Rochelle. De altfel, Franța nu a făcut nicio observație cu privire la studiile din 17 și 31 ianuarie 2014 și, prin urmare, nu a aprobat concluziile acestora.

(520) În plus, după cum s-a menționat mai sus, serviciile de marketing vizează în mod clar persoanele care ar putea utiliza rutele avute în vedere în contractele de servicii de marketing. În cazul în care aceste rute nu sunt reînnoite la expirarea contractului de servicii aeroportuare, este puțin probabil ca serviciile de marketing să poată continua să aibă efecte pozitive asupra traficului de călători de pe aeroport după data expirării. Este foarte dificil pentru un operator aeroportuar să evalueze probabilitatea ca o companie aeriană să deservească în continuare o rută la expirarea termenului asumat prin contractul de servicii aeroportuare. Companiile aeriene low-cost, în special, au arătat că gestionau deschiderile și închiderile de rute într-un mod foarte dinamic. Potrivit unui raport elaborat de Oxera pentru ACI Europe, în 2011, între 15 % și 20 % din rutele exploatate de aeroporturile europene cu mai puțin de 5 milioane de pasageri au fost închise ([144]). Prin urmare, în momentul încheierii unei tranzacții precum cele examinate în prezenta procedură oficială de investigare, un operator prudent în economia de piață nu s-ar putea baza pe voința companiei aeriene de a prelungi exploatarea rutei în cauză după expirarea contractului.

([143]) În limba engleză în original: „[…] including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passengers".

([144]) Studiul din 15 septembrie 2017 realizat de Oxera, *The continuing development of airport competition in Europe* („Dezvoltarea continuă a concurenței aeroportuare în Europa"), figura 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

(521) În plus, trebuie remarcat faptul că o valoare finală calculată în conformitate cu metoda propusă de Ryanair în studiul din 31 ianuarie 2014 nu va fi pozitivă (și, prin urmare, nu va avea un efect pozitiv asupra rentabilității previzionale a contractului de servicii aeroportuare și a contractului de servicii de marketing) decât în cazul în care profitul marginal preconizat în urma acestor contracte în timpul ultimului an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare este pozitiv. Această metodă constă în a porni de la profitul marginal preconizat pentru ultimul an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare și a-l proiecta în viitor prin aplicarea a doi factori. Primul factor este reprezentat de creșterea globală a pieței europene a transportului aerian și reflectă creșterea preconizată a traficului. Al doilea este un factor de 30 %, reprezentând aproximativ probabilitatea ca executarea contractelor care urmează să expire să încurajeze încheierea de contracte similare în viitor, care au potențialul de a genera fluxuri financiare similare. Astfel, în cazul în care profitul marginal viitor preconizat pentru ultimul an de aplicare a contractului de servicii aeroportuare este negativ, valoarea finală va fi, de asemenea, negativă (sau cel mult zero), reflectând faptul că încheierea unor contracte similare cu cele expirate recent ar putea, ca și acestea, să reducă în fiecare an profitabilitatea aeroportului.

(522) Studiul Ryanair din 31 ianuarie 2014 se referă foarte pe scurt la acest scenariu, limitându-se la a arăta, într-o notă de subsol, fără comentarii sau justificări, că: „[…] nu se poate calcula o valoare finală dacă profiturile marginale nete ale plăților AMS sunt negative în ultimul an al perioadei în cauză” ([145]). Cu toate acestea, astfel cum se va arăta în continuare în considerentele 580-642, toate contractele din cazul de față conduc la fluxuri marginale estimative care în fiecare an sunt negative, și nu doar la nivel global, în valoare actualizată netă. Astfel, pentru aceste contracte, valoarea finală, calculată utilizând metoda propusă de Ryanair, ar fi zero sau chiar negativă. Prin urmare, luarea în calcul a unei astfel de valori finale nu ar pune sub semnul întrebării constatarea că diferitele contracte implică un avantaj economic.

(523) În sfârșit, într-un al treilea studiu din 26 septembrie 2014, Ryanair a reiterat faptul că contractele de servicii aeroportuare și contractele de servicii de marketing generează profituri marginale cât timp sunt vigoare și o valoare finală după expirarea lor. Prin urmare, potrivit Ryanair, semnarea unui contract inițial cu Ryanair sporește posibilitatea încheierii unui nou contract la expirarea acestuia, cu Ryanair sau cu alte companii aeriene. În plus, valoarea finală a contractelor de servicii de marketing constă într-o creștere a traficului către aeroportul respectiv după expirare, ca urmare a reputației sporite a acestuia. Deși Ryanair propune o metodă de testare empirică a ipotezelor sale, nu o poate pune în aplicare, deoarece nu dispune de datele necesare. În sfârșit, raportul nu ia în considerare posibilele externalități ale rețelei în analiza sa.

(524) În concluzie, din cele de mai sus reiese clar că singurul beneficiu pe care un operator prudent în economia de piață l-ar aștepta de la un contract de servicii de marketing și pe care l-ar cuantifica atunci când decide dacă să încheie sau nu un astfel de contract, împreună cu un contract de servicii aeroportuare, ar fi de două tipuri: (i) pe de o parte, perspectiva companiilor aeriene care operează zboruri pe aeroportul din La Rochelle în conformitate cu contractele de servicii aeroportuare pe care companiile aeriene au fost motivate să le încheie ca urmare a contractelor de servicii de marketing; și (ii) pe de altă parte, un potențial efect pozitiv marginal al serviciilor de marketing asupra numărului de pasageri care utilizează rutele care fac obiectul contractelor în cauză (o ușoară stimulare a traficului pe rutele care fac obiectul contractelor de servicii de marketing și al contractelor de servicii aeroportuare corespunzătoare). Celelalte eventuale beneficii ar fi prea nesigure pentru a fi luate în considerare în mod cuantificat și, într-adevăr, niciun element nu sugerează că ele au fost avute în vedere de către CCI.

4. Ce interval de timp ar fi ales un operator economic privat în economia de piață pentru a evalua avantajele semnării unui contract de servicii aeroportuare și/sau a unui contract de servicii de marketing?

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

([145]) Studiul din 31 ianuarie 2014, nota de subsol 17. În limba engleză în original: „[…] 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) Nu pare să existe vreo justificare pentru alegerea unei perioade mai lungi. La data încheierii contractelor, un operator prudent în economia de piață nu s-ar fi bazat pe reînnoirea acestor contracte la expirarea lor deoarece, astfel cum se explică în considerentul 520, companiile aeriene low-cost precum Ryanair și Jet2 sunt foarte dinamice în ceea ce privește deschiderea și închiderea de rute sau creșterea și reducerea frecvențelor.

(527) Cu excepția anumitor contracte, data de începere efectivă a activităților care fac obiectul contractului nu este data semnării contractului. În cazul de față, data de începere efectivă, și nu data semnării, a fost luată ca punct de plecare în situațiile în care data semnării este anterioară datei de începere efective ([146]).

(528) În situațiile în care Ryanair nu a exploatat anumite rute pe întreaga perioadă acoperită de contract, evaluarea operatorului economic privat în economia de piață se bazează pe durata programată a contractului, întrucât rezilierea anticipată a contractelor nu era nici cunoscută, nici previzibilă la momentul încheierii acestora. Un operator aeroportuar și-ar fi întemeiat previziunile de trafic pe angajamentele asumate de Ryanair la momentul semnării contractului și care au devenit obligatorii pentru companie.

(529) În cele ce urmează, Comisia va examina contractele încheiate cu fiecare dintre companiile aeriene în ceea ce privește traficul, veniturile și costurile marginale având în vedere ipotezele formulate, înainte de a prezenta, la rândul său, rezultatul analizei acestor contracte.

5. Concluzii privind metoda prin care se va aplica testul operatorului economic privat în economia de piață

(530) Din cele de mai sus rezultă că, pentru a aplica testul operatorului economic privat în economia de piață în cazul măsurilor în cauză, Comisia trebuie să analizeze fiecare contract de servicii de marketing împreună cu contractul de servicii aeroportuare corespunzător [dacă acesta din urmă face parte din setul de contracte menționat în tabelul 14 sau dacă acesta era doar în vigoare la momentul încheierii contractului de marketing ([147])] și trebuie să evalueze dacă un operator ipotetic în economia de piață, care este motivat de perspectiva profitului și care exploatează aeroportul din La Rochelle în locul CCI, ar fi semnat contractele respective. În acest scop, este necesar să se determine profitabilitatea marginală a contractelor, astfel cum ar fi fost evaluată de operatorul economic privat în economia de piață în momentul semnării contractelor, estimând, pe întreaga perioadă de aplicare a contractelor:

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

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

— costurile marginale viitoare preconizate în urma punerii în aplicare a acestor contracte, inclusiv cheltuielile de funcționare și eventualele costuri de investiții marginale generate de rutele care fac obiectul acestor contracte, precum și costurile serviciilor de marketing.

(531) Din aceste calcule ar trebui să rezulte fluxuri anuale viitoare corespunzătoare diferenței dintre veniturile și costurile marginale, care trebuie actualizate, dacă este necesar, cu o rată care reflectă costul capitalului pentru operatorul aeroportuar. O valoare actualizată netă (VAN) pozitivă indică, în principiu, faptul că contractele în cauză nu conferă un avantaj economic, în timp ce o valoare actualizată netă negativă indică prezența unui astfel de avantaj.

(532) Trebuie remarcat faptul că, în această evaluare, argumentele CCI și ale companiei Ryanair potrivit cărora prețul serviciilor de marketing achiziționate de CCI este echivalent cu sau mai mic decât ceea ce poate fi considerat drept prețul pieței pentru astfel de servicii sunt lipsite de relevanță. Într-adevăr, un operator ipotetic în economia de piață care este motivat de perspectiva profitului nu ar fi pregătit să achiziționeze astfel de servicii, chiar la un preț mai mic sau egal cu „prețul pieței”, dacă ar prevedea că, în pofida impactului pozitiv al serviciilor respective asupra rutelor în cauză, costurile marginale generate de contracte ar depăși veniturile marginale în valoare actualizată. Într-un astfel de caz, el nu ar fi dispus să plătească „prețul pieței” și, prin urmare, ar decide în mod logic să se dispenseze de serviciile în cauză.

([146]) A se vedea tabelul 9.
([147]) A se vedea considerentul 496.

(b) Considerații metodologice privind reconstituirea planurilor de afaceri

(533) În cursul procedurii, Comisia a invitat Franța să pună la dispoziție estimările privind profitabilitatea, costurile și veniturile marginale asociate diferitelor contracte încheiate între CCI și Ryanair/AMS, care ar fi putut fi realizate înainte de încheierea acestor contracte. Ca răspuns la această invitație, Franța a arătat că aeroportul din La Rochelle nu a efectuat nicio analiză înainte de semnarea contractelor de marketing și, prin urmare, a pus la dispoziție o reconstituire retroactivă a planurilor de afaceri corespunzătoare fiecăruia dintre contractele de servicii de marketing menționate în tabelul 9, precum și o reconstituire a planului de afaceri al contractului încheiat cu Jet2 (luând în considerare parametrii relevanți ai contractelor de servicii aeroportuare corespunzătoare pentru analiza contractelor încheiate cu aceste două companii aeriene). Totuși, scopul acestei analize retrospective este de a reproduce analiza financiară care ar fi trebuit efectuată înainte de semnarea contractelor de servicii de marketing, ținând seama de datele aflate la dispoziția aeroportului la momentul respectiv.

1. Modelul utilizat pentru reconstituirea planurilor de afaceri

(534) Franța a reconstituit retroactiv planurile de afaceri utilizând un „scenariu de bază” care prezintă ipotezele care ar fi fost formulate în mod rezonabil de un operator economic privat în economia de piață. Această analiză se bazează pe ipoteze privind traficul, factorii de încărcare a aeronavelor, veniturile din activități aeronautice și non-aeronautice per pasager, cheltuielile de funcționare per pasager, cheltuielile de marketing și durata contractelor. Pentru a calcula valoarea actualizată netă a fiecărui contract, Franța a reconstituit un plan de afaceri care prezintă următoarele venituri și elemente de cost:

Tabelul 15

Modelul utilizat pentru reconstituirea planurilor de afaceri

Contractul [x]			
	Anul N	Anul N + 1	Etc.
Numărul de rotații pe an (a)	*A se vedea contractul*		
Numărul de locuri din aeronave (b)	*A se vedea secțiunea 7.2.1.5 litera (b) punctul 2 de mai jos*		
Numărul de locuri oferite (c)	*c = a*b*2*		
Factorul de încărcare mediu (d)	*A se vedea secțiunea 7.2.1.5 litera (b) punctul 2 de mai jos*		
Numărul total de pasageri (la sosire și la plecare) (e)	*e = c*d*		
Tariful pentru aterizare (f)	*f = a*tariful unitar adoptat de CCI sau inclus în contractul de servicii aeroportuare*		
Tariful pentru staționarea aeronavelor (g)	*0 [a se vedea secțiunea 7.2.1.5 litera (b) punctul 3 de mai jos]*		
Tariful pentru iluminat (h)	*0 [a se vedea secțiunea 7.2.1.5 litera (b) punctul 3 de mai jos]*		
Tariful pentru persoanele cu handicap și cu mobilitate redusă (i)	*i = e*tariful unitar adoptat de CCI sau inclus în contractul de servicii aeroportuare/2*		
Tariful pentru pasageri (j)	*j = e*tariful unitar adoptat de CCI sau inclus în contractul de servicii aeroportuare/2*		
Servicii de handling la sol (k)	*0*		
Venituri totale din activități aeronautice (l)	*l = f + g + h + i + j + k*		
Venituri din activități non-aeronautice (m)	*m = e*marja marginală unitară [a se vedea secțiunea 7.2.1.5 litera (b) punctul 3 de mai jos]*		

Contractul [x]			
	Anul N	Anul N + 1	Etc.
Venituri totale (n)	***n = l + m***		
Costuri marginale (o)	*o = e*costul marginal unitar [a se vedea secțiunea 7.2.1.5 litera (b) punctul 4 de mai jos]*		
Costuri de marketing (p)	*A se vedea contractul de marketing*		
Costuri totale (q)	***q = o + p***		
Flux de numerar marginal (r)	***r = n – q***		
VAN	$\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$ *unde:* — *v se referă la anul contractului în cauză, v=0 corespunde începutului contractului;* — *u se referă la durata totală a contractului (în ani);* — $r_v$este fluxul de numerar marginal (r) pentru anul (v) al contractului; — *t este rata de actualizare selectată* ([1])		

([1]) Franța a aplicat o rată de actualizare de 6 % pentru toate contractele. Această rată corespunde celei propuse de Franța în cazuri similare cu privire la care Comisia a fost deja invitată să se pronunțe (a se vedea, de exemplu, decizia Comisiei privind aeroportul din Pau, citată la nota de subsol 12). Pe de altă parte, întrucât reconstituirea de către Comisie a planurilor de afaceri (în scenariul de bază) conduce la fluxuri marginale anuale care sunt toate negative pe parcursul perioadei vizate, valoarea actualizată netă a contractelor este în mod necesar negativă, indiferent de rata de actualizare utilizată.

(535) Deși Comisia consideră, în general, că ipotezele formulate de Franța cu privire la veniturile per pasager și la durata contractelor sunt rezonabile, alte ipoteze formulate de Franța nu sunt întotdeauna rezonabile sau realiste. În primul rând, Franța a comis erori metodologice comune tuturor reconstituirilor (cum ar fi subestimarea cheltuielilor de funcționare aeronautice marginale și includerea contribuțiilor acordate de autoritățile locale pentru a acoperi cheltuielile generale de marketing ca venituri marginale). În al doilea rând, astfel cum se va stabili în secțiunea privind evaluarea individuală a contractelor și erorile metodologice comune tuturor reconstituirilor efectuate de Franța, reconstituirea anumitor planuri de afaceri este afectată de alte probleme metodologice specifice.

(536) În consecință, Comisia a efectuat propria sa analiză reconstituind, într-un scenariu de bază, costurile și veniturile marginale ale diferitelor seturi de contracte, astfel cum le-ar fi calculat *ex ante* un operator economic privat în economia de piață, pentru a aplica testul operatorului economic privat în economia de piață.

(537) De asemenea, Comisia a efectuat o analiză de sensibilitate a modului în care a fost calculată valoarea actualizată netă a acestor contracte, variind unele dintre ipoteze. În acest scop, Comisia a utilizat în mod deliberat ipoteze care sunt, prin definiție, nerealiste, deoarece nu au fost utilizate în scenariul său de bază (un scenariu care adoptă deja o abordare favorabilă față de compania aeriană). Probabilitatea realizării acestor ipoteze sau schimbările majore și imediate în gestionarea aeroportului pe care le-ar impune acestea este foarte scăzută (a se vedea considerentele 575-578). Calculul valorii actualizate nete care rezultă din modificarea acestor parametri (a căror apariție simultană este, de asemenea, mai mult decât improbabilă din punct de vedere statistic) reprezintă „scenariul imprudent” (a se vedea considerentele 574-578). În orice caz, acest scenariu ar fi în mod evident nerealist pentru un investitor rezonabil și prudent, care nu ar avea altă opțiune decât să îl excludă.

(538) Diferențele de evaluare dintre Franța și Comisie (în special ipotezele privind cheltuielile de funcționare și cheltuielile de marketing) generează diferențe majore în ceea ce privește rezultatul obținut la calcularea valorii actualizate nete a seturilor de contracte. Diferitele ipoteze privind traficul au un impact semnificativ asupra anumitor contracte, în timp ce ipotezele privind factorul de încărcare au un impact redus asupra rezultatului obținut la calcularea valorii actualizate nete a contractelor, fără a modifica însă concluzia Comisiei cu privire la întrebarea dacă valoarea actualizată netă este negativă sau pozitivă.

1. Traficul marginal și numărul de rotații preconizate (contractele cu Ryanair și AMS)

(539) Analiza efectuată de Comisie se bazează pe traficul marginal (adică numărul de pasageri suplimentari) pe care un operator economic privat în economia de piață care gestionează aeroportul din La Rochelle în locul CCI l-ar putea anticipa la momentul încheierii contractelor. De exemplu, pentru setul de contracte din 2006 (contractele de marketing C și D și contractele de servicii aeroportuare nr. 2 și 3), analiza implică determinarea numărului pasagerilor despre care operatorul aeroportului din La Rochelle ar fi putut preconiza, în 2006, că vor utiliza ruta La Rochelle-Londra Stansted exploatată de Ryanair, pe durata contractului.

(540) Previziunile privind traficul marginal au fost calculate pe baza numărului de rute și frecvențe prevăzute în diferitele contracte de servicii aeroportuare și contracte de servicii de marketing, precum și pe baza numărului de rotații anuale rezultate. Unele contracte includ obiective cu privire la numărul de rotații, altele includ obiective cu privire la numărul de pasageri, iar altele nu menționează niciun fel de obiective.

(541) În cazul contractelor retroactive, semnate după data punerii lor în aplicare (cum ar fi contractul A), a fost luat în considerare numai traficul generat după semnare, întrucât un contract nu poate genera trafic înainte de semnarea sa.

(542) Previziunile Comisiei privind traficul sunt, în cea mai mare parte, inferioare celor utilizate de CCI pentru a-și reconstitui planurile de afaceri *ex post*, în special pentru anumite contracte de marketing încheiate fără obiective referitoare la trafic. Într-un singur caz, previziunile adoptate de Comisie le depășesc pe cele adoptate de aeroport. Aceste corecții vor fi detaliate pentru fiecare măsură (contract sau set de contracte prezentat în tabelul 14).

(543) Comisia observă, în general, că supraestimările traficului sunt legate de următoarele probleme analitice. În primul rând, reconstituirea efectuată de Franța depășește volumul traficului inclus în contracte. Un operator prudent nu ar face o astfel de supraestimare fără explicații suplimentare (care nu au fost furnizate de Franța pentru niciunul dintre contracte).

(544) În al doilea rând, pentru anumite contracte retroactive (data de începere a contractului este anterioară datei la care a fost semnat), Franța și-a întemeiat reconstituirea pe traficul deja realizat înainte de semnarea contractului. Este puțin probabil ca un operator prudent să suporte cheltuieli pentru servicii de marketing în legătură cu zboruri deja operate. În schimb, un operator prudent s-ar baza pe traficul viitor generat de contractul de servicii de marketing. În sfârșit, argumentul potrivit căruia un investitor prudent ar fi putut lua în considerare relația de afaceri pe o perioadă mai lungă decât durata strictă a contractului nu se bazează pe studii sau dovezi economice, astfel cum s-a demonstrat în considerentele 525-529.

(545) În plus, Comisia a luat în considerare capacitatea aeronavelor utilizate de Ryanair, în principal Boeing 737-800 (189 de locuri) și, într-o mai mică măsură, Boeing 737-300 (148 de locuri) sau BAe 146-300 (110 locuri).

(546) Comisia a aplicat un factor de încărcare variabil de la un an la altul și care corespunde mediei observate în cei doi ani precedenți (cu o rată medie de 80 % pentru anii 2003 și 2004, care a fost aplicată de CCI). Această ipoteză este cea mai credibilă, pentru că adoptă abordarea unui operator aeroportuar care utilizează informațiile cele mai relevante de care dispune la elaborarea planului de afaceri. Această metodă permite, de asemenea, începând cu anul 2005, să se utilizeze ca bază factorii de încărcare observați în perioadele în care contractele de marketing erau în vigoare și, prin urmare, să se reflecte orice efect benefic al serviciilor de marketing asupra numărului de pasageri care utilizează rutele. În această privință, Comisia observă că, în perioada 2003-2013, factorul de încărcare a aeronavelor Ryanair care deserveau aeroportul din La Rochelle a scăzut de la 81 % la 70 %, deși aeroportul din La Rochelle a utilizat ipoteze mult mai optimiste (între 75 % și 85 %) pentru a-și elabora planurile de afaceri.

Tabelul 16

Factorul de încărcare al aeronavei

Anul	Factorul de încărcare a aeronavei	Rata medie cunoscută pentru cei doi ani anteriori datei 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]) Pentru anii 2003 și 2004, cei doi ani precedenți nu sunt relevanți (nu au existat zboruri Ryanair). A fost utilizat scenariul cu 80 % (scenariul de bază al Franței).

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

1. Venituri marginale (contracte încheiate cu Ryanair și AMS)

(548) Pentru fiecare tranzacție care face obiectul analizei sale, Comisia a încercat să stabilească veniturile marginale, adică veniturile generate de tranzacție, astfel cum le-ar fi prevăzut un operator economic privat în economia de piață.

(549) În conformitate cu principiul tarifării unice (*single-till*), Comisia consideră că ar trebui să se țină seama de veniturile obținute din atât din activități aeronautice, cât și din activități non-aeronautice.

— *Venituri din activități aeronautice*

(550) Veniturile din activități aeronautice constau în încasările din diferitele tarife pe care compania aeriană trebuie să le plătească operatorului aeroportuar, și anume:

— tariful pentru aterizare, adică o sumă per rotație;

— tariful pentru pasageri, adică o sumă per rotație;

— tariful plătit pentru serviciile de handling la sol, care ia forma unei sume fixe per rotație în diferitele contracte de servicii aeroportuare;

— tariful pentru staționare, adică o sumă per rotație;

— tariful pentru iluminatul pistei, adică o sumă care trebuie plătită pe baza aplicării normelor aviației civile în cazul mișcărilor pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă;

— tariful pentru asistența acordată persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă (denumit în continuare „tariful PHMR”).

(551) Tariful pentru aterizare și tariful pentru pasageri aplicate de CCI sunt, în principiu, tarife reglementate pentru accesul la infrastructura aeroportuară, care sunt stabilite pentru toate companiile aeriene care o folosesc, după un proces de consultare, și care sunt publicate. În diferitele contracte de servicii aeroportuare, Comisia a utilizat ca valori unitare preconizate pentru tariful pentru aterizare și tariful pentru pasageri tarifele publicate aflate în vigoare la momentul încheierii contractelor, încorporând o indexare de 2 % pe an, deoarece era rezonabil să se prevadă că tarifele reglementate ar fi majorate în fiecare an pentru a ține seama de inflație. Sistemul tarifelor de aeroport reglementate nu prevede indexarea automată, dar permite operatorilor să adapteze tarifele în timp în urma unui proces de consultare. În aceste condiții, Comisia consideră că un operator economic privat în economia de piață ar fi presupus că tarifele vor fi majorate în fiecare an pentru a ține seama de inflație, utilizând o rată a inflației de 2 %, care corespunde ratei stabilite de Banca Centrală Europeană („BCE") pentru zona euro ([148]).

(552) Tarifele pentru serviciile de handling la sol nu sunt reglementate, ci sunt negociate bilateral. Pe aeroportul din La Rochelle, serviciile de handling la sol sunt furnizate de Atlantica. În consecință, aceste servicii nu sunt luate în considerare în planul de afaceri al aeroportului, fiind luate în considerare numai chiriile plătite de Atlantica aeroportului din La Rochelle (în cadrul „profitului din activități non-aeronautice").

(553) Tarifele pentru staționare corespund utilizării de către aeronave a infrastructurii și a echipamentelor de staționare, cu excepția infrastructurii private. Tarifele depind de durata staționării și de caracteristicile aeronavei. Cu toate acestea, planurile de afaceri elaborate pentru a evalua profitabilitatea contractelor încheiate cu Ryanair și cu Jet2 nu prevăd plata tarifului pentru staționare, teoretic pentru că durata staționării este mai mică de două ore, iar în acest caz companiile aeriene nu sunt obligate să plătească tariful.

(554) Tariful pentru iluminatul pistei este stabilit în grila tarifară publicată de aeroport pentru fiecare mișcare a aeronavei pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă, când este necesară utilizarea iluminatului pistei. Cu toate acestea, planurile de afaceri elaborate pentru a evalua profitabilitatea contractelor încheiate cu Ryanair și Jet2 nu prevăd niciun tarif pentru iluminat, deoarece zborurile sunt operate în timpul zilei.

(555) În sfârșit, trebuie să se țină seama și de tariful PHMR; acesta se aplică pentru fiecare pasager care pleacă (0,50 EUR per pasager din iunie 2008).

(556) Pentru a calcula venitul obținut din tarifele de aeroport menționate anterior, pe care un operator economic privat în economia de piață l-ar fi așteptat de la fiecare contract, Comisia a utilizat estimările privind numărul de rotații (pentru tariful pentru aterizare) și numărul pasagerilor corespunzători (pentru tariful pentru pasageri și tariful PHMR) determinate pentru fiecare contract și le-a înmulțit cu cuantumul unitar al fiecărui tarif.

— *Venituri din activități non-aeronautice*

(557) Aeroportul din La Rochelle a evaluat marjele non-aeronautice marginale aferente traficului de pasageri. Aceste marje acoperă activitățile parcărilor auto, ale restaurantelor și ale altor întreprinderi situate în aeroport, precum și marjele aferente vânzărilor de carburanți și chiriilor. Acestea sunt marje, nu venituri, deoarece costurile de producție sunt deduse. Prin urmare, la reconstituirea planurilor de afaceri nu va trebui să se deducă niciun cost pentru a stabili marja marginală a operatorului aeroportuar.

(558) În general, Comisia consideră că este probabil ca un operator prudent în economia de piață să fi determinat marja non-aeronautică marginală atunci când încheie un nou contract pe baza marjelor non-aeronautice marginale din anul precedent, corespunzătoare celei mai bune estimări cunoscute. Aceasta este evaluarea realizată de aeroportul din La Rochelle. Totuși, în cazul specific al aeroportului din La Rochelle, Comisia ia în considerare investițiile realizate în perioada 2003-2013, care au inclus construirea de parcări auto, restaurante și magazine. Dacă se iau în considerare numai marjele anterioare observate la evaluarea profitabilității unui nou contract ar însemna să nu se ia în considerare în perspectivă proiectele cunoscute de dezvoltare a activităților non-aeronautice (legate, de exemplu,

([148]) „Urmărind stabilitatea prețurilor, BCE încearcă să mențină rata inflației la un nivel inferior, dar apropiat de 2 % pe termen mediu". A se vedea http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

de punerea în funcțiune a unor noi investiții) și, astfel, să se limiteze prea strict perspectivele de creștere a veniturilor marginale provenite din activități non-aeronautice. Prin urmare, Comisia a reconstituit planurile de afaceri considerând că, la momentul semnării unui nou contract, marja non-aeronautică per pasager, care trebuie luată în considerare, corespunde marjei non-aeronautice medii din anul precedent, înmulțită cu un coeficient de corecție „prospectiv" care reflectă perspectivele preconizate ale unor noi investiții (parcări auto, zone comerciale). Coeficientul de corecție variază de la un an la altul, în funcție de proiectele planificate de aeroport, iar marja non-aeronautică proiectată corespunde celei care poate fi preconizată în mod rezonabil de operatorul aeroportuar pe parcursul mai multor ani (nu doar în anul următor):

Tabelul 17

Marja non-aeronautică medie

Anul	Marja non-aeronautică anul n-1 (EUR per pasager)	Coeficientul de corecție „prospectiv"	Marja non-aeronautică medie „prospectivă" aplicată de Comisie
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) Creșterea coeficientului de corecție aplicată în câțiva ani reflectă introducerea de noi servicii non-aeronautice în această perioadă (parcare auto în 2006, restaurant în 2008, magazine în 2009). În absența prezentării unei evaluări de către CCI cu privire la marjele non-aeronautice preconizate la semnarea de noi contracte, această abordare este o modalitate de evaluare a marjelor preconizate ale noilor activități non-aeronautice. Marjele non-aeronautice marginale per pasager aplicate de Comisie sunt, în medie, cu [15-20] % mai mari decât cele prezentate de CCI, iar reconstituirile efectuate de Comisie maximizează, prin urmare, profitabilitatea marginală a seturilor de contracte încheiate de aeroport și Ryanair. Comisia observă că corecția marjei anuale medii este chiar mai mare decât cea sugerată de Oxera în studiul din 4 decembrie 2015 ([149]), potrivit căruia începerea operațiunilor Ryanair într-un eșantion de 29 de aeroporturi conduce la o creștere cu aproximativ 12,0-13,7 % a veniturilor provenite din activități non-aeronautice per pasager care pleacă, în valoare reală.

([149]) Studiul Oxera din 4 decembrie 2015, *The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues* („Impactul operațiunilor Ryanair asupra veniturilor provenite din activități non-aeronautice ale aeroporturilor").

(560) De asemenea, Comisia consideră că un operator economic privat în economia de piață ar fi prevăzut indexarea acestei marje în timp pentru fiecare an vizat de un nou set de contracte, pentru a reflecta inflația. Comisia a aplicat o rată de 2 % pe an în acest sens ([150]).

(561) În orice caz, Comisia a ales să utilizeze ipoteze privind profiturile din activități non-aeronautice care le depășesc pe cele utilizate de aeroportul din La Rochelle, pentru a ține seama de dezvoltarea activităților de parcare, de catering și comerciale din perioada 2003-2013.

1. Costuri marginale (contracte încheiate cu Ryanair și AMS)

(562) Costurile marginale care ar putea fi preconizate *ex ante* pentru fiecare tranzacție în parte (care cuprinde un contract de servicii aeroportuare și un contract de servicii de marketing) de către un operator economic privat în economia de piață care administrează aeroportul în locul CCI se încadrează în următoarele categorii:

— costuri aferente achiziției de servicii de marketing;

— costuri de investiții marginale, datorate investițiilor realizate ca urmare a tranzacției;

— cheltuieli de funcționare marginale, adică cheltuielile de funcționare (personal, diverse achiziții) care pot fi generate ca urmare a tranzacției.

(563) În ceea ce privește costurile contractelor de servicii de marketing, Comisia observă că Franța a exclus în mod eronat din costurile de marketing contribuțiile acordate de autoritățile locale (Departamentul Charente-Maritime și Communauté d'Agglomération de La Rochelle) pentru a acoperi cheltuielile generale de marketing ale CCI-aeroport.

(564) Astfel cum s-a stabilit în considerentele 294-302, Franța ar fi trebuit să includă toate sumele plătite companiei Ryanair de CCI-aeroport, întrucât contribuțiile diferitelor autorități locale constituie finanțarea cheltuielilor de funcționare obișnuite ale aeroportului. Prin urmare, CCI-aeroport era cea care deținea creditele bugetare destinate finanțării serviciilor de marketing și suporta toate riscurile de administrare aferente.

(565) În plus, trebuie amintit că, pentru a determina dacă contractele încheiate de aeroportul din La Rochelle cu Ryanair și cu Jet2 au condus la acordarea unui avantaj acestor societăți, comportamentul aeroportului din La Rochelle trebuie comparat cu cel al unui operator aeroportuar care își desfășoară activitatea în condiții normale de economie de piață. Un operator economic privat în economia de piață trebuie, prin definiție, să își finanțeze propriile operațiuni. De altfel, punctul 63 din Orientările din 2014 prevede că, pentru ca un acord cu o companie aeriană să fie considerat conform cu principiul operatorului privat în economia de piață, „[aeroportul] ar trebui să demonstreze că [...] este în măsură să acopere toate costurile care decurg din acord [...]".

(566) Orientările din 2014 precizează de asemenea că, „[p]entru a evalua dacă un acord încheiat de un aeroport cu o companie îndeplinește testul operatorului în economia de piață, veniturile scontate din activitățile non-aeronautice care decurg din activitatea companiei ar trebui luate în considerare împreună cu tarifele de aeroport, excluzându-se reducerile fiscale, sprijinul pentru comercializare sau sistemele de stimulente" ([151]) și afirmă că „[s]e va lua în considerare și orice sprijin din partea statului, cum ar fi, de exemplu, acordurile de comercializare încheiate direct între autoritățile publice și compania aeriană, menite să compenseze o parte din costurile normale suportate de aeroport în conformitate cu acordul dintre aeroport și compania aeriană" ([152]).

([150]) Din același motiv, Comisia a aplicat o indexare de 2 % tarifelor de aeroport și cheltuielilor de funcționare marginale.
([151]) Punctul 64 din Orientările din 2014.
([152]) Orientările din 2014, nota de subsol 62.

(567) În sfârșit, dacă contribuțiile financiare publice ar putea fi excluse din costurile de marketing incluse în planurile de afaceri, acest lucru ar însemna că orice proiect sau tranzacție neprofitabil(ă) ar putea fi aliniat(ă) la testul operatorului economic privat în economia de piață doar prin acordarea unei subvenții publice suficiente. Această abordare ar lipsi de efect articolul 107 TFUE și ar contraveni principiului potrivit căruia analiza existenței unui ajutor de stat presupune să se stabilească dacă întreprinderea a primit „un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață ([153])".

(568) Din motivele menționate anterior, Comisia consideră că un sprijin public alocat cheltuielilor de marketing (chiar dacă nu este specific unui anumit contract sau unui anumit set de contracte) nu poate fi dedus din costurile de marketing în analiza profitabilității pe care se bazează testul operatorului economic privat în economia de piață. În consecință, în reconstituirea planurilor de afaceri legate de semnarea contractelor menționate în tabelul 14, Comisia a luat în considerare toate sumele prevăzute în diferitele contracte de servicii de marketing.

(569) Taxele pentru serviciile de marketing prevăzute în contracte nu reprezintă neapărat sumele plătite efectiv, deoarece anumite evenimente survenite după semnarea contractelor au condus la abateri de la cifrele inițiale. Acest lucru este valabil în special atunci când contractul a fost reziliat anticipat. Însă astfel de evenimente nu ar trebui să fie luate în considerare în cadrul aplicării principiului operatorului economic privat în economia de piață, întrucât ele sunt ulterioare încheierii contractelor.

(570) În ceea ce privește costurile de investiții marginale, trebuie remarcat faptul că, potrivit Franței, nu a fost necesară nici o investiție în cadrul aeroportului din La Rochelle ca urmare a diferitelor contracte care fac obiectul examinării. Ca atare, având în vedere că nu există niciun element care să indice faptul că un operator în economia de piață s-ar fi așteptat să fie nevoit să efectueze anumite investiții, ca urmare a unuia sau a mai multor contracte dintre cele care fac obiectul procedurii oficiale de investigare, în această analiză nu a fost luat în considerare niciun cost de investiție marginal.

(571) Pentru a estima cheltuielile de funcționare marginale, Comisia nu poate utiliza reconstituirea prezentată de Franța și de CCI. Deși CCI a estimat costurile variabile la maximum 55 000 EUR pe an (excluzând cheltuielile de marketing) pentru un trafic de aproximativ 200 000 de pasageri, adică un cost mediu de 0,27 EUR per pasager, nu a fost furnizată nicio explicație cu privire la metodologia utilizată pentru a obține această estimare. În plus, această estimare nu reflectă costurile marginale reale ale aeroportului din La Rochelle: pe lângă faptul că estimarea de 0,27 EUR per pasager este foarte diferită de estimările prezentate de Oxera ([154]) pentru alte aeroporturi pentru care Comisia a inițiat o procedură oficială de investigare ([155]), datele financiare ale aeroportului din La Rochelle arată, de asemenea, că cheltuielile de funcționare aeronautice marginale sunt, în medie, de 3,83 EUR per pasager pe parcursul perioadei.

(572) Comisia a reconstituit cheltuielile de funcționare marginale, excluzând costurile de marketing, pe baza informațiilor furnizate de Franța (contul de profit și pierdere și bilanțul aeroportului). În acest sens, Comisia a procedat după cum urmează:

— Extragerea cheltuielilor de funcționare anuale pentru transportul de pasageri pe baza situațiilor financiare ale CCI-aeroport. Aceste costuri se limitează la cheltuielile de funcționare și nu iau în considerare costul capitalului (amortizarea). Această ipoteză subestimează, cel mai probabil, costurile marginale reale, întrucât o parte a amortizării investițiilor corespunde costurilor legate de exploatarea marginală a aeroportului pentru gestionarea noilor pasageri (Oxera, însărcinată de Ryanair să analizeze situația din alte aeroporturi, a luat în considerare anumite amortizări pentru a calcula cheltuielile de funcționare marginale) ([156]);

([153]) Hotărârea din 29 aprilie 1999, Regatul Spaniei/Comisia, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punctul 41; a se vedea, de asemenea, Decizia (UE) 2018/628 a Comisiei din 11 noiembrie 2016 privind ajutorul de stat SA.24221(2011/C) (ex 2011/NN) pus în aplicare de către Austria în favoarea aeroportului Klagenfurt, a companiei Ryanair și a altor transportatori aerieni care utilizează acest aeroport (JO L 107, 26.4.2018, p. 1), considerentul 381 litera (b).

([154]) Studiile din 13 iunie, 11 septembrie, 22 septembrie, 10 octombrie și 6 noiembrie 2014, efectuate de Oxera.

([155]) Decizia Comisiei din 16 octombrie 2013, Spania, Presupusul ajutor acordat companiei Ryanair și altor companii aeriene și posibilul ajutor acordat aeroporturilor Girona și Reus, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (JO C 120, 23.4.2014, p. 24); Decizia Comisiei din 30 mai 2012, Franța, aeroportul Beauvais Tillé, SA.33960 (2012/C) (2012/NN) (JO C 279, 14.9.2012, p. 23); Decizia Comisiei din 4 aprilie 2012, Franța, Aeroportul din Carcassonne, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (JO C 254, 23.8.2012, p. 11).

([156]) Studiul din 31 mai 2013, efectuat de Oxera, *Economic MEIP assessment: profitability analysis – La Rochelle* (Analiza profitabilității – La Rochelle), anexat la observațiile Ryanair din 31 mai 2013, secțiunea 2.5, paginile 10 și 12.

— Deducerea cheltuielilor de funcționare legate de misiunea de autoritate publică și acoperite de finanțarea din partea statului;

— Deducerea costurilor acoperite de subvenții legate de obligațiile de serviciu public sau de SIEG;

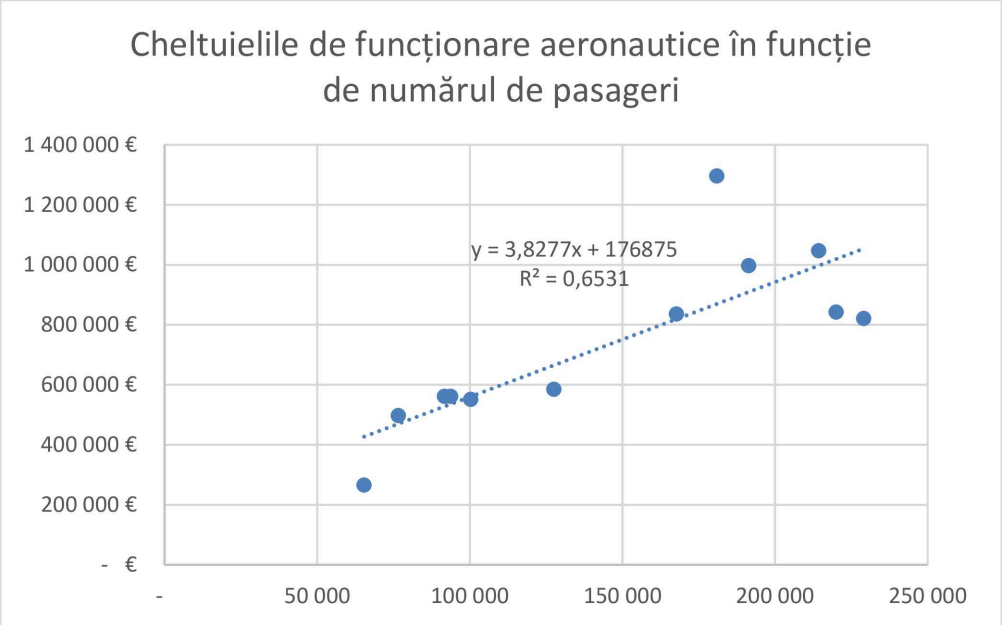
— Deducerea costurilor corespunzătoare plăților pentru serviciile de marketing prevăzute în contractele de marketing încheiate cu companiile aeriene (având în vedere faptul că aceste cheltuieli sunt deja luate în considerare separat în reconstituirea profitabilității măsurilor contestate). Prin urmare, acestea sunt prezentate la postul de cost (p) din tabelul 15;

— Deducerea cheltuielilor de funcționare legate de veniturile din activități non-aeronautice. În absența furnizării de date de către CCI, Comisia a estimat cheltuielile de funcționare legate de veniturile din activități non-aeronautice. Această estimare a fost realizată prin aplicarea procentului veniturilor provenite din activități non-aeronautice din veniturile totale ale aeroportului la cheltuielile de funcționare anuale ([157]). Acest procent a variat între 19 % și 41 % în perioada 2001-2010, cu o medie de 26 %. Această metodă poate supraestima, la prima vedere, cheltuielile de funcționare asociate veniturilor din activități non-aeronautice, deoarece serviciile non-aeronautice au o intensitate proporțional mai mare a capitalului și o intensitate mai mică a costurilor decât serviciile aeronautice ([158]). În orice caz, aceasta este cea mai bună estimare realizabilă în absența furnizării altor date de către Franța;

— Analiza evoluției cheltuielilor de funcționare aeronautice, calculată pe baza modificărilor numărului de pasageri. Graficul de mai jos prezintă relația dintre cheltuielile de funcționare aeronautice și numărul de pasageri, precum și evoluția comparativă a cheltuielilor de funcționare aeronautice și a numărului de pasageri. Acest grafic arată în mod clar că cheltuielile de funcționare aeronautice cresc proporțional cu traficul de pasageri, ceea ce nu s-ar întâmpla dacă costurile marginale ar fi limitate la 55 000 EUR per 200 000 de pasageri.

Graficul 1

Cheltuielile de funcționare aeronautice în funcție de numărul de pasageri



Sursa: datele privind aeroportul din La Rochelle. Analiza Comisiei.

([157]) Obținută după deducerea costurilor legate de misiunea de autoritate publică, a costurilor acoperite de compensația pentru obligațiile de serviciu public sau SIEG, a costurilor de marketing și a amortizării.

([158]) De exemplu, construcția de magazine sau parcări auto implică costuri de construcție semnificative, dar cheltuieli de funcționare relativ scăzute după acordarea concesiunii.

(573) Această analiză arată că modificarea numărului de pasageri și evoluția cheltuielilor de funcționare sunt, de asemenea, strâns corelate. Analiza rămâne concludentă, în pofida unor modificări anuale mai neregulate ale costurilor (pentru care Franța nu a oferit nicio justificare). Cheltuielile de funcționare aeronautice marginale, reconstituite pe baza datelor anuale, ajustate în funcție de inflația anuală înregistrată de Franța, sunt de 3,83 EUR per pasager pentru 2006 (la jumătatea perioadei 2001-2011). Comisia va aplica acestui cost o variație corespunzătoare unei rate a inflației de 2 % pentru ceilalți ani (negativă înainte de 2006, zero în 2006 și pozitivă după 2006) ([159]).

1. Analiza de sensibilitate

(574) Atunci când a reconstituit planurile de afaceri pentru fiecare set de contracte, Comisia a efectuat în mod sistematic o analiză de sensibilitate pentru a testa soliditatea reconstituirii în cauză. În acest scop, Comisia a modificat următorii patru parametri, astfel încât (în mod nejustificat și neprudent) să crească profitabilitatea setului de contracte în cauză (ceea ce a dus la un scenariu excesiv de optimist pentru operatorul aeroportuar și pentru companiile aeriene care au încheiat contractele relevante): numărul de rotații pe an, factorul de încărcare a aeronavelor, cuantumul veniturilor provenite din activități non-aeronautice și cheltuielile de funcționare marginale aeronautice.

(575) Pentru numărul de rotații pe an, astfel cum se va specifica pentru fiecare set de contracte enumerate în tabelul 14, Comisia a stabilit un obiectiv privind rotațiile, mai ambițios decât cel care rezultă din termenii contractelor analizate. Acest obiectiv a fost stabilit în mod arbitrar și nu s-a bazat pe niciun element de fapt sau de drept și pe nicio previziune. Un operator aeroportuar prudent nu ar crește obiectivul în acest mod în scenariul de bază al planului său de afaceri.

(576) În scenariul său alternativ, Comisia a utilizat un factor de încărcare a aeronavelor de 85 %, care nu a fost observat în niciun moment în perioada examinată, dar care a fost adoptat de Comisie în cadrul reconstituirilor sale în alte decizii recente privind aeroporturile franceze. Un operator aeroportuar prudent nu ar crește factorul de încărcare în acest mod în scenariul de bază al planului său de afaceri, deoarece nu reflectă caracteristicile specifice ale rutelor în cauză.

(577) În ceea ce privește veniturile provenite din activități non-aeronautice, în scenariul său alternativ, Comisia a majorat marja unităților non-aeronautice cu 20 % în comparație cu scenariul de bază, pentru care metoda de calcul este prezentată în considerentele 557-561 și care se bazează deja pe ipoteze mai favorabile decât cele prezentate de Franța. Un operator aeroportuar prudent nu ar adopta o astfel de creștere a scenariului de bază al planului său de afaceri, deoarece nu se bazează pe nicio perspectivă realistă.

(578) În ceea ce privește cheltuielile de funcționare marginale, în scenariul său alternativ, Comisia a aplicat o reducere de 50 % în comparație cu scenariul de bază, pentru care metoda de calcul este prezentată în considerentele 533 și 534.

(579) Valoarea actualizată netă calculată ca urmare a variației acestor patru parametri oferă astfel un scenariu alternativ pe care Comisia îl consideră un „scenariu imprudent”.

(a) Analiza individuală a seturilor de contracte încheiate cu Ryanair/AMS

(580) Franța a prezentat o analiză individuală a fiecărui contract de servicii de marketing (luând în considerare contractele de servicii aeroportuare în vigoare). Deși Comisia apreciază că unele contracte sunt conectate și, prin urmare, ar trebui să se considere că formează o singură tranzacție, se va efectua o analiză a profitabilității pentru fiecare contract de servicii de marketing, confirmând analiza pentru fiecare set de contracte.

([159]) Comisia a preferat o reconstituire multianuală a cheltuielilor de funcționare marginale, mai degrabă decât o reconstituire de la un an la altul. Teoretic, o reconstituire de la un an la altul, pe baza datelor financiare pentru anul precedent, ar simula și cunoașterea cheltuielilor de funcționare marginale pe care CCI le-ar fi avut atunci când ar fi semnat un contract nou. Totuși, datele furnizate de Franța nu au permis acest tip de analiză, deoarece datele financiare furnizate includeau creșteri sau scăderi majore inexplicabile de la un an la altul. Prin urmare, o analiză de la un an la altul ar fi concluzionat că, în anumiți ani, costurile marginale au fost negative, ceea ce înseamnă că CCI ar fi avut interesul de a investi sume excesiv de mari în noi contracte cu companiile aeriene, în timp ce pentru alți ani costurile marginale ar fi fost atât de ridicate, încât ar fi fost avantajos pentru CCI să închidă aeroportul. Prin urmare, în absența oricăror elemente care să permită reconstituirea fluxurilor financiare anuale, Comisia s-a bazat pe o abordare multianuală.

(581) Rezultatele reconstituirii profitabilității pentru seturile de contracte (enumerate în tabelul 14) efectuate de Franța și de Comisie în scenariul de bază și în scenariul „imprudent” (și pentru contractele individuale sau seturile de contracte menționate în secțiunile următoare) sunt prezentate în tabelul următor:

Tabelul 18

Valoarea actualizată netă a contractelor și a seturilor de contracte încheiate cu Ryanair/AMS

(mii EUR)

	Valoarea actualizată netă		
Setul de contracte	Scenariu Franța	Scenariu de bază Comisia	Scenariu „imprudent”
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	nereconstituită	[- 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	nereconstituită	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
GHIJ	nereconstituită	[- 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	nereconstituită	[- 400; - 300]	[- 150; - 50]

(582) Caracteristicile care sunt specifice fiecărui set de contracte și relevante pentru această analiză vor fi prezentate în secțiunile următoare. În primul rând, Comisia va examina dacă reconstituirea planurilor de afaceri pentru contractul sau setul de contracte în cauză este corectă din punct de vedere metodologic. Comisia a menționat deja în acest sens că Franța a săvârșit erori comune tuturor contractelor (sau cel puțin frecvente în majoritatea acestora), în special în ceea ce privește:

— supraestimarea traficului preconizat ([160]);

— efectuarea unei evaluări necorespunzătoare a veniturilor provenite din activități non-aeronautice ([161]);

([160]) A se vedea considerentele 543-546.
([161]) A se vedea considerentele 557-561.

— excluderea contribuțiilor autorităților locale la cheltuielile generale de marketing din veniturile marginale ([162]) atunci când se calculează costurile contractelor de servicii de marketing;

— subestimarea cheltuielilor de funcționare marginale aeronautice ([163]);

— utilizarea frecventă a unui factor de încărcare a aeronavei nejustificat ([164]).

(583) Cu toate acestea, astfel cum s-a indicat deja în considerentele 535 și 536, pe lângă erorile metodologice comune menționate mai sus, reconstituirea fiecărui plan de afaceri este afectată și de alte aspecte metodologice specifice, care vor fi prezentate în considerentele următoare cu privire la fiecare set de contracte. Comisia își va prezenta propria analiză reconstituind un „scenariu de bază” și un scenariu „imprudent”, astfel cum se explică în considerentul 574.

1. Setul de contracte 1-A

— *Reconstituirea de către Franța a planului de afaceri pentru contractul A*

(584) Franța a propus o reconstituire pentru contractul A, pe baza parametrilor pentru contractul de servicii aeroportuare nr. 1.

(585) Pe lângă erorile metodologice comune tuturor reconstituirilor realizate de Franța și prezentate în secțiunea 7.2.1.5 litera (b), reconstituirea planului de afaceri pentru contractul A prezintă și alte probleme metodologice specifice.

(586) În planul de afaceri reconstruit pentru contractul A, Franța a stabilit numărul de rotații marginale care rezultă din contractul de servicii de marketing la 350. Procedând astfel, Comisia a supraestimat numărul de rute care urmau să fie exploatate de Ryanair, singurul angajament ferm fiind acela de a exploata 340 de rute pe parcursul anului.

(587) De asemenea, Franța a presupus în mod eronat că un operator prudent ar fi acceptat să plătească serviciile de marketing înainte de data semnării contractului (contractul A a fost semnat la 1 decembrie 2003 pentru perioada cuprinsă între 1 mai 2003 și 31 decembrie 2003).

(588) În consecință, Comisia constată că reconstituirea planului de afaceri pentru contractul A, prezentată de Franța, nu poate fi acceptată.

— *Reconstituirea de către Comisie a planurilor de afaceri pentru setul de contracte 1-A*

(589) Comisia a reconstituit planul de afaceri pentru setul de contracte 1-A. În acest scop, pe lângă parametrii corectați care se aplică tuturor contractelor ([165]), Comisia a adoptat și următorii parametri specifici:

— capacitatea de 110 locuri per aeronavă pentru contractul A (în 2013, Ryanair a utilizat aeronave cu o capacitate de 110 locuri, iar la semnarea contractului în decembrie 2013, serviciul aeroport al CCI nu putea să nu cunoască acest element);

— numărul de rotații marginale: 40 în conformitate cu contractul A [estimarea numărului de rotații marginale preconizate între semnarea contractului A la 1 decembrie 2003 și expirarea acestuia la 31 decembrie 2003 ([166])];

([162]) A se vedea considerentele 563-568.
([163]) A se vedea considerentele 570-573.
([164]) A se vedea considerentele 542-547.
([165]) A se vedea considerentele 539-579 pentru detalii cu privire la fiecare dintre acești parametri.
([166]) Estimarea a fost obținută după cum urmează: Franța a declarat că, în 2003, Ryanair a operat 288 de rotații la aeroportul din La Rochelle, toate cu destinația Londra Stansted. Această cifră era mai mult sau mai puțin definitivă la 1 ianuarie 2003, când serviciul aeroport al CCI a semnat contractul A cu Ryanair. Un investitor ar fi utilizat această cifră privind traficul istoric pentru a estima numărul de zboruri pe an despre care s-ar fi putut preconiza că aveau să fie efectuate în luna rămasă din contract (decembrie 2003). Dacă această cifră este repartizată pe durata contractului (opt luni), numărul de zboruri poate fi estimat *pro rata temporis* pentru ultima lună a contractului (decembrie 2003) la 288*1/8, adică 36. Ca măsură de precauție, Comisia a rotunjit această cifră la 40 de rotații.

— factorul de încărcare a aeronavelor estimat ca fiind media factorilor de încărcare din cei doi ani anteriori anului în care a fost încheiat contractul de marketing (80 %, astfel cum a fost estimat și de Franța);

— plata de 100 % pentru serviciile de marketing prevăzute în contracte.

(590) După cum se poate observa din rezultatul reconstituirii planului de afaceri pentru setul de contracte 1-A din tabelul 18, valoarea actualizată netă pentru acest set de contracte este negativă.

(591) Astfel cum se prevede în considerentele 574-579, Comisia a considerat, de asemenea, că este prudent să efectueze o analiză a sensibilității pentru a testa soliditatea scenariului de bază al reconstituirii. În acest scop, după cum s-a explicat, Comisia a variat în mod foarte favorabil patru parametri pentru a crește profitabilitatea contractelor în cauză: stabilirea factorului de încărcare la 85 %, o creștere a marjei non-aeronautice cu 20 %, o reducere a cheltuielilor de funcționare marginale cu 50 % și, în cele din urmă, o creștere a numărului de rotații pe an. Pentru acest ultim parametru, ajustat individual pentru fiecare reconstituire de plan de afaceri, Comisia a adoptat pentru contractul A un scenariu ipotetic (nedemonstrat de Franța) în care s-a considerat că contractul de servicii aeroportuare semnat la 1 decembrie 2003 reflectă pozițiile de negociere ale serviciului aeroport al CCI și ale Ryanair la 1 aprilie 2003 și cunoașterea traficului la 1 decembrie 2003. În această situație ipotetică, numărul de rotații pe an este estimat la 288, ceea ce corespunde numărului efectiv de rotații efectuate, care era mai mult sau mai puțin cunoscut la 1 decembrie 2003. În acest scenariu alternativ, valoarea actualizată netă pentru setul de contracte 1-A este în continuare negativă.

2. Contractul B

— *Reconstituirea de către Franța a planului de afaceri pentru contractul B*

(592) Franța a propus o reconstituire pentru contractul B, pe baza parametrilor pentru contractul de servicii aeroportuare nr. 1.

(593) Pe lângă erorile metodologice comune tuturor reconstituirilor realizate de Franța și prezentate în considerentele 539-579, reconstituirea planului de afaceri pentru contractul B prezintă și alte probleme metodologice specifice.

(594) În primul rând, este puțin probabil ca un operator prudent să semneze un contract în care angajamentele Ryanair privind serviciile de marketing erau chiar mai puțin specifice decât în cazul contractului A ([167]). Un operator prudent are drept unic obiectiv să exploateze aeroportul pentru a obține profit. Totuși, o creștere a traficului nu este o garanție a profitabilității serviciilor de marketing, iar un operator prudent este preocupat de obținerea unei eficiențe financiare maxime a cheltuielilor sale. Prin urmare, un operator prudent ar încerca să obțină o eficiență maximă din partea oricăror servicii de marketing achiziționate. Ca atare, este puțin probabil ca un operator preocupat de profitabilitate să semneze un contract ale cărui clauze nu au fost definite sau cuantificate cu precizie (numărul de linkuri afișate, durata afișării pe site-ul Ryanair și frecvența afișării nu sunt definite) și a căror eficiență sau eficacitate nu poate fi evaluată de operatorul aeroportuar. Niciun operator prudent nu ar fi dispus să semneze un contract fără a putea face măcar o evaluare sumară a efectului acestuia asupra utilizării rutelor în cauză și asupra profitabilității tranzacției.

(595) Comisia observă, de asemenea, că reconstituirea realizată de Franța este afectată și de o altă eroare metodologică specifică. Franța a luat în considerare o durată de trei ani întregi, cu 340 de rotații pe an, deși contractul acoperă doar 2 ani și 4 luni, ceea ce afectează numărul de rotații și taxa de marketing utilizată pentru reconstituire.

(596) În consecință, Comisia constată că reconstituirea planului de afaceri pentru contractul B, prezentată de Franța, nu poate fi acceptată.

([167]) Singurul angajament al Ryanair de a promova La Rochelle este prezentat după cum urmează în contractul A: „Ryanair pune la dispoziție linkuri către site-uri turistice în funcție de destinație (altele decât site-urile care conțin un serviciu de rezervare online direct pentru închirierea de autoturisme sau orice alt serviciu furnizat online direct de Ryanair) pentru a facilita promovarea pe internet a Serviciilor pentru utilizatorii site-ului Ryanair www.ryanair.com”

— *Reconstituirea de către Comisie a planului de afaceri pentru contractul B*

(597) Comisia a reconstruit planul de afaceri pentru contractul B. În acest scop, pe lângă parametrii corectați care se aplică tuturor contractelor ([168]), Comisia a adoptat și următorii parametri specifici:

— capacitatea unitară a aeronavei de 148 de pasageri (conform propunerii Franței);

— numărul de rotații marginale: 199 de rotații pe an pentru primul an al contractului (semnat la 3 iunie 2004), 340 de rotații pe an pentru al doilea an al contractului B, 123 pentru ultimul an al contractului B (care expiră la 30 aprilie 2006);

— estimarea factorului de încărcare a aeronavelor, înțeleasă ca media factorilor de încărcare din cei doi ani anteriori anului în care a fost încheiat contractul de marketing (80 %, astfel cum a estimat și Franța, fără nicio justificare);

— plata de 100 % pentru serviciile de marketing cuprinse în contracte.

(598) După cum se poate observa din rezultatul reconstituirii planului de afaceri pentru setul de contracte B din tabelul 18, valoarea actualizată netă pentru acest set de contracte este negativă.

(599) Astfel cum se prevede în secțiunea 7.2.1.5 litera (b) punctul 5, Comisia a considerat, de asemenea, că este prudent să efectueze o analiză a sensibilității pentru a testa soliditatea scenariului de bază al reconstituirii. În acest scop, după cum s-a explicat, Comisia a variat în mod nerezonabil și imprudent patru parametri pentru a crește profitabilitatea contractelor în cauză: stabilirea factorului de încărcare la 85 %, o creștere a marjei non-aeronautice cu 20 %, o reducere a cheltuielilor de funcționare marginale cu 50 % și, în cele din urmă, o creștere a numărului de rotații pe an. Pentru acest ultim parametru, ajustat individual pentru fiecare reconstituire de plan de afaceri, Comisia a adoptat pentru contractul B un scenariu ipotetic (nedemonstrat de Franța) în care s-a considerat că contractul de servicii de marketing semnat la 3 iunie 2004 reflectă pozițiile de negociere ale serviciului aeroport al CCI și ale Ryanair la 1 ianuarie 2004 și cunoașterea traficului la 3 iunie 2004. În această situație teoretică, se presupune că numărul rotațiilor pe an va ajunge la 340. În acest scenariu alternativ, valoarea actualizată netă pentru contractul B este în continuare negativă

1. Setul de contracte 2-3-C-D

— *Reconstituirea de către Franța a planurilor de afaceri pentru contractele C și D*

(600) Franța a propus reconstituiri separate pentru contractele C și D pe baza parametrilor economici ai contractelor de servicii aeroportuare nr. 2 și, respectiv, nr. 3. Cu toate acestea, astfel cum se menționează în considerentele 468 și 469, setul de contracte 2-3-C-D constituie, de fapt, o singură măsură. În plus, pe lângă erorile metodologice comune tuturor reconstituirilor realizate de Franța și prezentate în secțiunea 7.2.1.5 litera (b), reconstituirea planurilor de afaceri pentru contractele C și D prezintă încă o problemă metodologică specifică: Franța a aplicat un factor de încărcare a aeronavelor de 80 % pentru contractele C și D, care nu se baza pe nicio justificare economică detaliată. Un investitor prudent ar adopta o metodă de estimare a viitoarelor ipoteze de trafic. Franța a estimat numărul de rotații pe an la 340 pentru contractul C și la 156 pentru contractul D pentru anii 2007 și 2008, dar, deși a ajustat această cifră *pro rata temporis* la 104 pentru 2006, nu a alocat nicio rotație pentru 2009, chiar dacă contractul D preciza că Ryanair urma să opereze zboruri până la expirarea sa la 30 aprilie 2009 (a se vedea considerentul 92). În consecință, Comisia constată că reconstituirea planurilor de afaceri pentru contractele C și D, prezentată de Franța, nu poate fi acceptată.

— *Reconstituirea de către Comisie a planurilor de afaceri pentru setul de contracte 2-3-C-D*

(601) Comisia a reconstituit planul de afaceri pentru setul de contracte 2-3-C-D. În acest scop, pe lângă parametrii corectați care se aplică tuturor contractelor, Comisia a adoptat și următorii parametri specifici:

([168]) A se vedea secțiunea 7.2.1.5 litera (b) pentru detalii cu privire la fiecare dintre acești parametri.

— plata de 100 % pentru serviciile de marketing prevăzute în contracte;

— factorul de încărcare a aeronavelor estimat ca fiind media factorilor de încărcare din cei doi ani anteriori anului în care a fost semnat setul de contracte (78 %, comparativ cu 80 %, conform estimărilor Franței);

— 340 de rotații pe an pentru contractul C și 160 pe an pentru contractul D, astfel cum se prevede în contracte (95 000 de pasageri pentru contractul C și 45 000 pentru contractul D).

(602) După cum se poate observa din rezultatul reconstituirii planului de afaceri pentru setul de contracte 2-3-C-D din tabelul 18, valoarea actualizată netă pentru acest set de contracte este negativă. Ca măsură de precauție, Comisia a calculat separat și valoarea actualizată netă pentru contractele 2-C și 3-D, utilizând aceiași parametri modificați ca pentru setul de contracte 2-3-C-D din scenariul de bază, iar aceasta a fost, de asemenea, negativă.

(603) La fel ca în cazul contractelor 1-A, Comisia a considerat, de asemenea, că este prudent să efectueze o analiză a sensibilității pentru a testa soliditatea scenariului de bază al reconstituirii. În acest scop, Comisia a duplicat modificările parametrilor aplicate setului de contracte 1-A, cu excepția creșterii numărului de rotații pe an. Pentru acest ultim parametru, specific pentru fiecare reconstituire a planului de afaceri, analiza de sensibilitate menține 340 de rotații pe an pentru contractul C și 160 pe an pentru contractul D, la fel ca în scenariul de bază. În acest scenariu alternativ, valoarea actualizată netă pentru setul de contracte 2-3-C-D, precum și pentru contractele 2-C și 3-D, este în continuare negativă.

1. Contractul E

— *Reconstituirea de către Franța a planului de afaceri pentru contractul E*

(604) Franța a propus un plan de afaceri reconstituit pentru contractul E pe baza contractului de servicii aeroportuare nr. 4 și a constatat că contractul ar putea duce la o creștere a numărului de rotații marginale pe an (50). Totuși, Comisia nu a justificat această cifră.

(605) Contractul E a modificat contractul D prin reducerea, pentru anul 2007, a perioadei în care linkul desemnat de serviciul aeroport al CCI urma să fie afișat pe site-ul Ryanair pentru Irlanda, de la 212 la 45 de zile, și prețul serviciului de marketing de la [...] EUR la [...] EUR. Comisia observă că, pentru anii 2006 și 2007, numărul mediu de pasageri transportați efectiv pe ruta Dublin nu a fost de 45 000, ci a ajuns la aproximativ 20 000 de pasageri pe an (la momentul semnării contractului E, în iunie 2007, previziunile de trafic pentru 2007 erau ușor de evaluat deoarece companiile aeriene își planifică orarele în avans în funcție de sezonul IATA – aprilie-octombrie și noiembrie-martie). Intenția clară a părților a fost de a reduce costurile serviciilor de marketing pentru a reflecta volumele de trafic observate, care erau semnificativ mai mici decât cele incluse în contractul D. Prin urmare, un operator prudent ar fi luat în considerare un volum de trafic preconizat de aproximativ 20 000 de pasageri pe an, astfel cum s-a observat în perioada petrecută în cadrul aceluiași contract, în pofida angajamentului contractual al Ryanair de a atinge un volum de 45 000 de pasageri pe an. În special, contractul nu conține nicio sancțiune pentru cazul nerespectării de către Ryanair a obiectivelor de trafic. Singura consecință a neîndeplinirii obiectivelor în materie de trafic a fost renegocierea contractului D (cu o reducere a sumei plătite pentru serviciile de marketing la [...] EUR pentru lunile iunie-septembrie, astfel cum se indică în considerentul 94) și semnarea contractului E pentru a reflecta cifra de trafic stabilită la aproximativ 20 000 de pasageri ([169]).

(606) În consecință, Comisia constată că reconstituirea planului de afaceri pentru contractul E, prezentată de Franța, nu poate fi acceptată.

— *Reconstituirea de către Comisie a planului de afaceri pentru contractul E*

(607) Comisia a reconstituit planul de afaceri pentru contractul E. În acest scop, pe lângă parametrii corectați care se aplică tuturor contractelor, Comisia a adoptat și un parametru specific, și anume un volum de trafic egal cu media volumelor de trafic observate în cursul anilor 2006 și 2007, adică aproximativ 20 000 de pasageri (sau 70 de rotații cu factorul de încărcare corectat).

([169]) Acest lucru arată faptul că traficul pe ruta La Rochelle-Dublin a rămas stabil, situându-se între 14 000 și 20 000 de pasageri pe an în perioada 2007-2011.

(608) După cum se poate observa din rezultatul reconstituirii planului de afaceri pentru contractul E din tabelul 18, valoarea actualizată netă pentru acest contract este negativă.

(609) La fel ca în cazul celorlalte seturi de contracte, Comisia a considerat, de asemenea, că este prudent să efectueze o analiză de sensibilitate pentru a testa soliditatea scenariului de bază al reconstituirii. În acest scop, Comisia a duplicat modificările parametrilor aplicate setului de contracte 1-A (modificări nerezonabile și imprudente), cu excepția creșterii numărului de rotații pe an. Pentru acest ultim parametru, ajustat individual pentru fiecare reconstituire de plan de afaceri, Comisia a luat în considerare pentru contractul E:

— un volum de trafic egal cu media observată în cursul anilor 2005 și 2006, și anume aproximativ 20 000 de pasageri (sau 70 de rotații cu factorul de încărcare corectat).

(610) În acest scenariu alternativ, valoarea actualizată netă pentru contractul reconstituit E este în continuare negativă.

1. Contractul F

— *Reconstituirea de către Franța a planului de afaceri pentru contractul F*

(611) Franța a propus o reconstituire pentru contractul F, pe baza contractului de servicii aeroportuare nr. 4. Pe lângă erorile metodologice comune tuturor reconstituirilor realizate de Franța și prezentate mai sus, reconstituirea planului de afaceri pentru contractul F prezintă și alte probleme metodologice specifice:

— Franța a luat în considerare o durată de trei ani întregi, deși contractul acoperea doar cele trei luni din iarna 2007-2008.

— Plățile de marketing pentru anii 2007, 2008 și 2009 sunt estimate de Franța la [...] EUR, [...] EUR și, respectiv, [...] EUR. Însă, conform contractului, serviciul de marketing, și anume trimiterea a cinci e-mailuri de promovare suplimentare în iarna 2007-2008 către cei 255 000 de abonați vorbitori de limba engleză de pe lista de corespondență a Ryanair, a ajuns la doar [...] EUR.

— Pentru anii 2007, 2008 și 2009, Franța a utilizat factori de încărcare de 75 %, 76 % și 80 %, care nu se bazau pe nicio justificare economică detaliată. Totuși, un investitor prudent ar adopta o metodă de estimare a viitoarelor ipoteze de trafic.

— Franța a considerat că contractul F ar putea conduce la o creștere foarte semnificativă a numărului de rotații marginale pe an (400). Totuși, contractul s-a limitat la trimiterea a cinci e-mailuri de promovare, astfel cum s-a explicat mai sus. În opinia Comisiei, având în vedere domeniul său de aplicare extrem de limitat (în ceea ce privește durata, volumul și tipul de servicii oferite, precum și ineficiența generală a unor astfel de servicii, astfel cum se menționează în considerentul 524, precum și suma redusă plătită sub formă de taxe către Ryanair/AMS), este imposibil ca acest contract să genereze o cerere marginală care să justifice o creștere cu 400 a rotațiilor operate de Ryanair. În plus, Franța nu a furnizat nicio dovadă în sprijinul acestei ipoteze.

(612) În consecință, Comisia constată că reconstituirea planului de afaceri pentru contractul F, prezentată de Franța, nu poate fi acceptată.

— *Reconstituirea de către Comisie a planului de afaceri pentru contractul F*

(613) Comisia a reconstruit planul de afaceri pentru contractul F. În acest scop, pe lângă parametrii corectați care se aplică tuturor contractelor, Comisia a adoptat și parametrul specific al absenței rotațiilor suplimentare. Niciun investitor prudent nu s-ar aștepta la o creștere a traficului operat de Ryanair exclusiv pe baza acestui contract modificat, al cărui caracter foarte limitat este prezentat în considerentul 611. Franța nu a furnizat nicio dovadă a unui angajament formal sau informal corespunzător din partea Ryanair de a crește traficul sau a unui studiu de piață care să stabilească o legătură de cauzalitate între tipul de servicii de marketing care fac obiectul contractului modificat și creșterea preconizată a traficului.

(614) După cum se poate observa din rezultatul reconstituirii planului de afaceri pentru contractul F din tabelul 18, valoarea actualizată netă pentru acest contract este negativă.

(615) La fel ca în cazul celorlalte seturi de contracte, Comisia a considerat, de asemenea, că este prudent să efectueze o analiză de sensibilitate pentru a testa soliditatea scenariului de bază al reconstituirii. În acest scop, Comisia a duplicat modificările parametrilor aplicate setului de contracte 1-A, cu excepția creșterii numărului de rotații pe an. Pentru acest ultim parametru, ajustat individual pentru fiecare reconstituire de plan de afaceri, Comisia a luat în considerare faptul că:

— în scenariul alternativ, un operator ar fi putut, în mod ipotetic, să preconizeze un trafic proporțional cu cuantumul contribuției de marketing pe baza traficului inclus în contractul C inițial. Cu alte cuvinte, dacă în contractul C o taxă pentru servicii de marketing de [...] EUR corespundea unui angajament de trafic de 95 000 de pasageri, atunci o taxă pentru servicii de marketing de [...] EUR (conform contractului F) ar fi putut determina operatorul să se aștepte la un trafic de 95 000*(50 000/578 000) = 8 213 pasageri sau aproximativ 30 de rotații ([170]).

(616) În acest scenariu alternativ, valoarea actualizată netă pentru contractul F reconstituit este în continuare negativă.

1. Setul de contracte G-H-I-J

— *Reconstituirea de către Franța a planului de afaceri pentru setul de contracte G-H-I-J*

(617) Franța a propus o reconstituire separată pentru contractele G, H, I și J, pe baza contractelor de servicii aeroportuare nr. 4 și 5. Franța a estimat numărul de rotații la 200 pe an pentru contractul G, 35 pe an pentru primul an și ulterior 60 pe an pentru contractul H, 70 pe an pentru contractul I și 35 pe an pentru primul an și ulterior 60 pe an pentru contractul J. Însă, astfel cum se menționează în considerentele 472 și 473, setul de contracte G, H, I și J constituie de fapt o singură măsură. În plus, pe lângă erorile metodologice comune tuturor reconstituirilor realizate de Franța și prezentate mai sus, reconstituirea planurilor de afaceri pentru fiecare dintre contractele G, H, I și J prezintă și alte probleme metodologice specifice:

— Franța a aplicat un factor de încărcare a aeronavelor cuprins între 75 % și 80 % pentru contractul G și de 85 % pentru contractele H, I și J, care nu se baza pe nicio justificare economică detaliată. Totuși, un investitor prudent ar adopta o metodă de estimare a viitoarelor ipoteze de trafic.

— În ceea ce privește contractul J, Franța a considerat că ar putea produce o creștere a numărului de rotații marginale pe an (35 în 2009, 60 în 2010 și 60 în 2011). Însă, astfel cum se menționează în considerentele 472 și 473, contractul J trebuie evaluat împreună cu contractele G, H și I.

— Chiar presupunând că contractul J ar putea fi separat de contractele G, H și I, deși nu este cazul, Comisia subliniază că acesta nu ar fi putut fi reconstruit astfel cum a propus Franța. Ca act adițional la contractul H semnat în aceeași zi, domeniul său de aplicare se limitează la publicarea pe site-ul Ryanair pentru Belgia a linkului comercial desemnat de serviciul aeroport al CCI pe o perioadă suplimentară de 10 zile contra sumei de [...] EUR. Prin comparație, contractul H semnat în aceeași zi, pe care îl completează contractul J, vizează realizarea aceluiași serviciu pe site-ul Ryanair pentru Țările de Jos/Belgia pe o perioadă de 95 de zile contra sumei de [...] EUR în primul an și pe o perioadă de 160 de zile contra sumei de [...] EUR în fiecare dintre cei doi ani următori. Franța presupune că contractul H generează un număr de rotații marginale de 35 în 2009, 60 în 2010 și 60 în 2011. Pentru un serviciu echivalent pe o perioadă de 10-16 ori mai scurtă, Franța a presupus că contractul J a generat același număr de rotații marginale ca și contractul H.

  În consecință, Comisia consideră că estimarea traficului pentru contractul J, astfel cum a fost reconstituit de Franța, este în mod evident nerealistă și că este imposibil ca acest contract să genereze o cerere marginală care să justifice creșterea propusă de Franța. În plus, Franța nu a furnizat nicio dovadă în sprijinul acestei ipoteze.

([170]) Presupunând un factor de încărcare de 85 % deja justificat în considerentul 576. Numărul de rotații rotunjit la cel mai apropiat multiplu de 10.

(618) În consecință, Comisia constată că reconstituirea planurilor de afaceri pentru contractele G, H, I și J, astfel cum a fost prezentată de Franța, nu poate fi acceptată.

— *Reconstituirea de către Comisie a planurilor de afaceri pentru setul de contracte G-H-I-J*

(619) Comisia a reconstruit planul de afaceri pentru setul de contracte G-H-I-J. În acest scop, pe lângă parametrii corectați care se aplică tuturor contractelor, Comisia a adoptat și următorii parametri specifici:

— plata de 100 % pentru serviciile de marketing prevăzute în contracte;

— factorul de încărcare a aeronavelor estimat ca fiind media factorilor de încărcare din cei doi ani anteriori anului în care a fost încheiat contractul de marketing (72 %);

— numărul de rotații: 200 pe an întreg pentru contractul G, 40 pe an întreg pentru primul an 2009 și ulterior 60 pe an întreg pentru contractele H și J ([171]), 70 pe an întreg pentru contractul I;

— întrucât contractele au fost semnate la 17 septembrie 2009, rotațiile menționate mai sus au fost ajustate *pro rata temporis* pentru anul 2009.

(620) După cum se poate observa din rezultatul reconstituirii planului de afaceri pentru setul de contracte G-H-I-J din tabelul 18, valoarea actualizată netă pentru acest set de contracte este negativă. Ca măsură de precauție, Comisia a calculat și valoarea actualizată netă separat pentru contractele G, H, J și I, utilizând aceiași parametri modificați ca pentru setul de contracte G-H-I-J din scenariul de bază, iar aceasta a fost, de asemenea, negativă.

(621) La fel ca în cazul contractelor 1-A, Comisia a considerat, de asemenea, că este prudent să efectueze o analiză a sensibilității pentru a testa soliditatea scenariului de bază al reconstituirii. În acest scop, Comisia a duplicat modificările parametrilor aplicate setului de contracte 1-A, cu excepția creșterii numărului de rotații pe an. Pentru acest ultim parametru, ajustat individual pentru fiecare reconstituire de plan de afaceri, Comisia a presupus că, pentru fiecare dintre contractele G, H și I, numărul de rotații ar fi similar cu numărul de rotații estimat în considerentul 619 a treia liniuță, fără nicio corecție *pro rata temporis* pentru semnarea cu întârziere a contractului, ca în scenariul de bază (cu alte cuvinte, chiar dacă contractul este semnat retroactiv, numărul de rotații este același ca pentru un an întreg), și anume 200 pe an întreg pentru contractul G, 40 pe an întreg pentru primul an 2009 și ulterior 60 pe an întreg pentru contractul H și 70 pe an întreg pentru contractul I.

(622) Pentru contractul J, în scenariul alternativ, un operator ar fi putut, în mod ipotetic, să preconizeze un trafic proporțional cu cuantumul contribuțiilor de marketing pe baza traficului inclus în contractele G, H și I. Cu alte cuvinte, dacă în contractele G, H și I o taxă pentru servicii de marketing de [...] EUR corespundea unui angajament de trafic de 79 000 de pasageri, atunci o taxă pentru servicii de marketing de [...] EUR (conform contractului J) ar fi putut determina operatorul să se aștepte la un număr de rotații corespunzător traficului de 79 000*([...]/[...]) = 2 983 de pasageri sau de aproximativ 10 rotații pe an ([172]). În acest scenariu alternativ, un operator ar fi putut preconiza 320 de rotații pe an pentru 2009, 340 pentru 2010 și 340 pentru 2011 pentru setul de contracte G-H-I-J.

(623) În acest scenariu alternativ, valoarea actualizată netă pentru setul de contracte G-H-I-J și, separat, pentru contractele G, H, I și J este în continuare negativă.

1. Grupul de contracte 6-K

— *Reconstituirea de către Franța a planului de afaceri pentru contractul K*

([171]) A se vedea considerentele 99-101 pentru caracteristicile acestor două contracte care le fac indisociabile.

([172]) Presupunând un factor de încărcare de 85 % deja justificat în considerentul 576. Numărul de rotații rotunjit la cel mai apropiat multiplu de 10.

(624) Franța a propus o reconstituire pentru setul de contracte 6-K. Franța a estimat numărul de rotații la 370 în 2010 și ulterior la 400 pe an în 2011 și 2012. Pe lângă erorile metodologice comune tuturor reconstituirilor realizate de Franța și prezentate mai sus, reconstituirea planului de afaceri pentru setul de contracte 6-K prezintă și alte probleme metodologice specifice:

— Taxa anuală pentru serviciile de marketing utilizată în reconstituire pentru anii 2010, 2011 și 2012 se ridică la [...] EUR. Totuși, conform contractului K, taxa pentru serviciile de marketing este de [...] EUR.

— Pentru anii 2010, 2011 și 2012, Franța a adoptat factorii de încărcare de 80 %, 80 % și, respectiv, 85 %, care nu se bazau pe nicio justificare economică detaliată. Un investitor prudent ar adopta o metodă de estimare a viitoarelor ipoteze de trafic.

(625) În consecință, Comisia constată că reconstituirea planului de afaceri pentru setul de contracte 6-K, astfel cum a fost prezentată de Franța, nu poate fi acceptată.

— *Reconstituirea de către Comisie a planului de afaceri pentru setul de contracte 6-K*

(626) Comisia a reconstituit planul de afaceri pentru setul de contracte 6-K. În acest scop, pe lângă parametrii corectați care se aplică tuturor contractelor, Comisia a adoptat și următorii parametri specifici:

— plata de 100 % pentru serviciile de marketing prevăzute în contracte;

— factorul de încărcare a aeronavelor estimat ca fiind media factorilor de încărcare din cei doi ani anteriori anului în care a fost încheiat setul de contracte 6-K (75 %);

— un număr de 370 de rotații pe an. Contractul de servicii aeroportuare nr. 6 cuprinde un angajament din partea Ryanair de a exploata rute către Londra Stansted (53 000 de pasageri pe an), Dublin (17 000 de pasageri pe an), Charleroi (17 000 de pasageri pe an) și Oslo Rygge (17 000 de pasageri pe an). Aceasta corespunde unui număr de aproximativ 370 de rotații cu un factor de încărcare de 75 %.

(627) După cum se poate observa din rezultatul reconstituirii planului de afaceri pentru setul de contracte 6-K din tabelul 18, valoarea actualizată netă este negativă.

(628) La fel ca în cazul celorlalte seturi de contracte, Comisia a considerat, de asemenea, că este prudent să efectueze o analiză de sensibilitate pentru a testa soliditatea scenariului de bază al reconstituirii. În acest scop, Comisia a duplicat modificările parametrilor aplicate setului de contracte 1-A-B, cu excepția creșterii numărului de rotații pe an. Pentru acest ultim parametru, ajustat individual pentru fiecare reconstituire de plan de afaceri, Comisia a luat în considerare ipotezele prezentate de Franța, și anume cifrele de 370 în 2010 și ulterior 400 pe an în 2011 și 2012. În acest scenariu alternativ, valoarea actualizată netă pentru setul de contracte 6-K reconstituit este în continuare negativă.

1. Contractul L

— *Reconstituirea de către Franța a planului de afaceri pentru contractul L*

(629) Franța a propus o reconstituire pentru contractul L, pe baza contractului de servicii aeroportuare nr. 6. Franța a estimat numărul de rotații la 40 pe an. Pe lângă erorile metodologice comune tuturor reconstituirilor realizate de Franța și prezentate mai sus, reconstituirea planului de afaceri pentru contractul L prezintă și alte probleme metodologice specifice:

— Franța a luat în considerare o durată de trei ani întregi, deși serviciul de marketing urma să fie furnizat timp de doar 70 de zile, adică mai puțin de 3 luni.

— Plata serviciilor de marketing pentru anii 2010, 2011 și 2012 este estimată de Franța la [...] EUR pe an. Însă, conform contractului, există un singur serviciu de marketing și nu se sugerează că acesta ar fi repetat în fiecare an.

— Pentru anii 2010, 2011 și 2012, Franța a adoptat factori de încărcare de 75 %, 77 % și, respectiv, 80 %, care nu se bazau pe nicio justificare economică detaliată. Totuși, un investitor prudent ar adopta o metodă de estimare a viitoarelor ipoteze de trafic.

— Franța a considerat că contractul F ar putea duce la o creștere semnificativă a rotațiilor marginale pe an (40 pe an sau 120 pentru perioada 2010-2012). Totuși, contractul se limitează la publicarea unui singur link către un site desemnat de serviciul aeroport al CCI pe o perioadă scurtă (70 de zile). În opinia Comisiei, având în vedere domeniul său de aplicare extrem de limitat (în ceea ce privește durata, volumul și tipul de servicii oferite, precum și ineficiența generală a unor astfel de servicii, astfel cum se menționează în considerentul 524, precum și suma redusă plătită sub formă de taxe către Ryanair/AMS), este imposibil ca acest contract să genereze o cerere marginală care să justifice o creștere cu 120 a rotațiilor operate de Ryanair. În plus, Franța nu a furnizat nicio dovadă în sprijinul acestei ipoteze.

(630) În consecință, Comisia constată că reconstituirea planului de afaceri pentru Contractul L, prezentată de Franța, nu poate fi acceptată.

— *Reconstituirea de către Comisie a planului de afaceri pentru contractul L*

(631) Comisia a reconstruit planul de afaceri pentru contractul L. În acest scop, pe lângă parametrii corectați care se aplică tuturor contractelor, Comisia a adoptat și următorii parametri specifici: nu există rotații suplimentare și nicio îmbunătățire a factorului de încărcare a aeronavei. Niciun investitor prudent nu s-ar aștepta la o creștere a traficului operat de Ryanair exclusiv pe baza acestui contract modificat, al cărui caracter foarte limitat este prezentat în considerentul 110. Franța nu a furnizat nicio dovadă a unui angajament formal sau informal corespunzător din partea Ryanair de a crește traficul sau a unui studiu de piață care să stabilească o legătură de cauzalitate între tipul de servicii de marketing care fac obiectul contractului modificat și creșterea preconizată a traficului. Contractul de servicii de marketing L nu cuprinde niciun angajament referitor la trafic din partea Ryanair.

(632) După cum se poate observa din rezultatul reconstituirii planului de afaceri pentru contractul L din tabelul 18, valoarea actualizată netă pentru acest contract este negativă.

(633) La fel ca în cazul celorlalte seturi de contracte, Comisia a considerat, de asemenea, că este prudent să efectueze o analiză de sensibilitate pentru a testa soliditatea scenariului de bază al reconstituirii. În acest scop, Comisia a duplicat modificările parametrilor aplicate setului de contracte 1-A, cu excepția creșterii numărului de rotații pe an. Pentru acest ultim parametru, ajustat individual pentru fiecare reconstituire de plan de afaceri, Comisia a luat în considerare pentru contractul L faptul că:

— în scenariul alternativ, un operator ar fi putut, în mod ipotetic, să preconizeze un trafic proporțional cu cuantumul contribuției de marketing plătite companiei Ryanair/AMS pentru serviciile de marketing pe baza traficului inclus în contractul 6-K inițial. Cu alte cuvinte, dacă în contractul 6-K o taxă pentru servicii de marketing de [...] EUR corespundea unui angajament de trafic de 104 000 de pasageri, atunci o taxă pentru servicii de marketing de [...] EUR (conform contractului L) ar fi putut determina operatorul să se aștepte la un număr de rotații corespunzător traficului de 104 000*([…]/[…]) sau aproximativ 20 de rotații ([173]).

— în acest scenariu alternativ, valoarea actualizată netă pentru contractul F reconstituit este în continuare negativă.

([173]) Presupunând un factor de încărcare de 85 % deja justificat în considerentul 576. Numărul de rotații rotunjit la cel mai apropiat multiplu de 10.

1. Setul de contracte 7-M

— *Reconstituirea de către Franța a planului de afaceri pentru contractul M*

(634) Franța a propus un plan de afaceri reconstruit pentru contractul M, pe baza contractului de servicii aeroportuare nr. 7. Franța a estimat numărul de rotații la 70 în 2011, 80 în 2012 și 85 în 2013. Pe lângă erorile metodologice comune tuturor reconstituirilor realizate de Franța și prezentate mai sus, reconstituirea planului de afaceri pentru contractul M prezintă și alte probleme metodologice specifice:

— Franța a aplicat un factor de încărcare a aeronavelor de 85 % pentru cei trei ani vizați de reconstituire pentru contractul M, care nu se baza pe nicio justificare economică detaliată. Totuși, un investitor prudent ar adopta o metodă de estimare a viitoarelor ipoteze de trafic.

— Franța a estimat că numărul rotațiilor marginale se va ridica la 70, 80 și, respectiv, 85 pentru cei trei ani calendaristici care fac obiectul contractului (2011, 2012 și 2013), ceea ce înseamnă 235 de rotații în total. Însă contractul se limitează la publicarea pe site-ul Ryanair pentru Portugalia a unui link către site-ul desemnat de serviciul aeroport al CCI timp de 365 de zile pe an și la promovarea La Rochelle ca destinație emblematică pe site-ul Ryanair pentru Portugalia timp de patru săptămâni pe an (pentru o sumă anuală de [...] EUR). În plus, serviciile care fac obiectul acestui contract urmau să fie furnizate doar pe o perioadă de doi ani și, prin urmare, un investitor prudent nu ar fi elaborat un plan de afaceri care să includă un al treilea an. În sfârșit, în opinia Comisiei, având în vedere domeniul său de aplicare extrem de limitat (în ceea ce privește durata, volumul și tipul de servicii oferite, precum și ineficiența generală a unor astfel de servicii, astfel cum se menționează în considerentul 524, precum și suma redusă plătită sub formă de taxe către Ryanair/AMS), este imposibil ca acest contract să genereze o cerere marginală care să justifice o creștere a rotațiilor operate de Ryanair. În plus, Franța nu a furnizat nicio dovadă în sprijinul acestei ipoteze.

(635) În consecință, Comisia constată că reconstituirea planului de afaceri pentru contractul M, prezentată de Franța, nu poate fi acceptată.

— *Reconstituirea de către Comisie a planului de afaceri pentru setul de contracte 7-M*

(636) Comisia a reconstituit planul de afaceri pentru setul de contracte 7-M. În acest scop, pe lângă parametrii corectați care se aplică tuturor contractelor, Comisia a adoptat și următorii parametri specifici:

— factorul de încărcare a aeronavelor estimat ca fiind media factorilor de încărcare din cei doi ani anteriori anului în care a fost încheiat setul de contracte (76 %);

— numărul de rotații marginale estimat la 60. Pe baza factorului de încărcare a aeronavelor menționat mai sus și a capacității nominale a tipului de aeronavă utilizată de Ryanair (189 de locuri pentru un Boeing 737-800), Comisia a calculat că numărul de rotații care corespunde angajamentului Ryanair de a transporta 17 000 de pasageri conform contractului nr. 7 este de 60.

(637) După cum se poate observa din rezultatul reconstituirii planului de afaceri pentru setul de contracte 7-M din tabelul 18, valoarea actualizată netă pentru acest set de contracte este negativă. Ca măsură de precauție, Comisia a calculat și valoarea actualizată netă pentru setul de contracte 7-M-N (semnate în același timp), utilizând aceiași parametri modificați ca pentru setul de contracte 7-M din scenariul de bază, iar aceasta a fost, de asemenea, negativă.

(638) La fel ca în cazul contractelor 1-A, Comisia a considerat, de asemenea, că este prudent să efectueze o analiză a sensibilității pentru a testa soliditatea scenariului de bază al reconstituirii. În acest scop, Comisia a duplicat modificările parametrilor aplicate setului de contracte 1-A, cu excepția creșterii numărului de rotații pe an. Pentru acest ultim parametru, ajustat individual pentru fiecare reconstituire de plan de afaceri, Comisia a considerat, în analiza de sensibilitate efectuată, că un operator nu ar fi putut preconiza, astfel cum propune Franța, 70 și 80 de rotații pe an pentru cei doi ani ai contractului M (în comparație cu 60 și 60 în scenariul de bază). În acest scenariu alternativ, valoarea actualizată netă pentru setul de contracte 7-M este în continuare negativă ([174]).

([174]) Ca măsură de precauție, Comisia a evaluat și valoarea actualizată netă a unui set ipotetic de contracte 7-M-N pentru a preveni o eventuală întrebare foarte ipotetică referitoare la includerea contractului N în setul de contracte 7-M (o astfel de întrebare este foarte puțin probabilă, având în vedere motivele pe care Comisia le-a prezentat în detaliu în considerentele 477-480 pentru a diferenția contractele 7-M și N). Astfel, rezultă că o reconstituire a setului de contracte 7-M-N ar fi produs o valoare actualizată netă negativă de – 371 000 EUR în scenariul de bază și de – 145 000 EUR în scenariul alternativ.

1. Contractul N

— *Reconstituirea de către Franța a planului de afaceri pentru contractul N*

(639) Franța a propus un plan de afaceri reconstruit pentru contractul N, pe baza contractului de servicii aeroportuare nr. 6. Pe lângă erorile metodologice comune tuturor reconstituirilor realizate de Franța și prezentate mai sus, reconstituirea planului de afaceri pentru contractul N prezintă și alte probleme metodologice specifice:

— Contractul N modifică contractul K și vizează și alți călători (pe lângă cei vizați de contractul K) din Oslo (Rygge). Acesta se referă la includerea pe site-ul Ryanair pentru Norvegia a unui link către un site desemnat de serviciul aeroport al CCI timp de 6 săptămâni pe an în primul an (3 săptămâni în al doilea an) și a unui banner publicitar pentru La Rochelle pe site-ul Ryanair pentru Norvegia timp de 4 luni pe an (3 luni în al doilea an) contra sumei de doar [...] EUR în primul an și [...] EUR în al doilea an sau [...] EUR pe durata contractului. Contractul N nu include niciun angajament suplimentar referitor la trafic.

— Pentru anii 2011 și 2012, Franța a estimat factori de încărcare de 80 % și 82 %, care nu se bazează pe nicio justificare economică detaliată. Totuși, un investitor prudent ar adopta o metodă de estimare a viitoarelor ipoteze de trafic.

— Franța a considerat că contractul N ar putea conduce la o creștere foarte semnificativă a rotațiilor marginale pe an (400) sau 800 pe durata contractului. Totuși, domeniul de aplicare al acestui contract este extrem de limitat. Serviciile descrise mai sus sunt foarte limitate ca durată, volum (afișarea limitată a unui singur link și a unui singur banner pe site-ul foarte dens al Ryanair, a căror eficacitate generală este pusă la îndoială de Comisie, astfel cum se menționează în considerentul 524), precum și în ceea ce privește taxa plătită companiei Ryanair/AMS. În consecință, Comisia se îndoiește că acest contract poate genera o cerere marginală care să justifice o creștere cu 800 a rotațiilor operate de Ryanair. În plus, Franța nu a furnizat nicio dovadă în sprijinul acestei ipoteze.

(640) În consecință, Comisia constată că reconstituirea planului de afaceri pentru contractul N, prezentată de Franța, nu poate fi acceptată.

— *Reconstituirea de către Comisie a planului de afaceri pentru contractul N*

(641) Comisia a reconstruit planul de afaceri pentru contractul N. În acest scop, pe lângă parametrii corectați care se aplică tuturor contractelor, Comisia a adoptat și următorul parametru specific:

— Absența rotațiilor suplimentare. Niciun investitor prudent nu s-ar aștepta la o creștere a traficului operat de Ryanair exclusiv pe baza acestui contract modificat, care nu conține niciun angajament din partea Ryanair de a crește numărul de rotații. Această poziție este confirmată de faptul că serviciul aeroport al CCI a plătit pentru serviciile de marketing pe această rută (conform contractului K) numai pe baza angajamentelor de trafic corespunzătoare asumate de Ryanair în conformitate cu contractul nr. 6. Cu toate acestea, Franța nu a furnizat nicio dovadă a unui angajament formal sau informal corespunzător din partea Ryanair de a crește traficul inițial de la data semnării contractului N sau a unui studiu de piață care să stabilească o legătură de cauzalitate între tipul serviciului de marketing care face obiectul contractului modificat și creșterea preconizată a traficului. Contractul de marketing N nu conține niciun angajament de trafic din partea Ryanair.

— După cum se poate observa din rezultatul reconstituirii planului de afaceri pentru contractul N din tabelul 18, valoarea actualizată netă pentru acest contract este negativă.

— La fel ca în cazul celorlalte seturi de contracte, Comisia a considerat, de asemenea, că este prudent să efectueze o analiză de sensibilitate pentru a testa soliditatea scenariului de bază al reconstituirii. În acest scop, Comisia a duplicat modificările parametrilor aplicate setului de contracte 1-A, cu excepția creșterii numărului de rotații pe an. Pentru acest ultim parametru, ajustat individual pentru fiecare reconstituire de plan de afaceri, Comisia consideră că, în scenariul alternativ, un operator ar fi putut, în mod ipotetic, să preconizeze un trafic proporțional cu cuantumul contribuției de marketing pe baza traficului inclus în contractul K inițial. Cu alte cuvinte, dacă în contractul K o taxă pentru servicii de marketing de [...] EUR corespundea unui angajament de

trafic de 17 000 de pasageri, atunci o taxă pentru servicii de marketing de [...] EUR pentru primul an ([...] EUR pentru al doilea an conform contractului F) ar fi putut determina operatorul să se aștepte la un număr de pasageri corespunzător traficului de 17 000*([…]/[…]) ([175]) sau aproximativ 30 de rotații ([176]) pentru primul an (20 de rotații în al doilea an utilizând aceeași formulă).

(642) În acest scenariu alternativ, valoarea actualizată netă pentru contractul N este în continuare negativă.

1. Contractele nr. 4 și 5

(643) Contractele nr. 4 și 5 sunt contracte de servicii aeroportuare de sine stătătoare care nu sunt asociate cu niciun contract de servicii de marketing. Ele nu implică nicio remunerație plătită companiei Ryanair/AMS.

(644) Astfel cum se menționează în considerentul 70, ratele tarifelor de aeroport cuprinse în contractele de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair (inclusiv contractele nr. 4 și 5) corespund prețurilor aplicate tuturor companiilor aeriene conform grilei tarifare generale aprobate de Cocoeco. În consecință, aceste contracte nu conferă un avantaj selectiv companiei Ryanair/AMS.

(a) Analiza contractului din 4 iulie 2008 cu Jet2

— *Abordarea metodologică*

(645) Astfel cum se menționează în considerentele 117 și 119, contractul dintre CCI și Jet2 conține atât clauze referitoare la tarifele de aeroport, cât și clauze privind prețurile serviciilor de marketing. Abordarea metodologică prezentată pentru contractele încheiate între CCI și Ryanair se aplică, prin urmare, și analizei referitoare la profitabilitatea contractului dintre CCI și Jet2, cu excepția elementelor detaliate în considerentele 646-653.

(646) În ceea ce privește veniturile provenite din activități non-aeronautice, spre deosebire de contractele cu Ryanair și AMS, serviciul aeroport al CCI nu își întemeiază reconstituirea pe venituri marginale bazate pe venitul mediu per pasager observat, ci pe comisioane per pasager în valoare de:

— 0,57 EUR pentru societățile de închirieri auto;

— 0,47 EUR pentru combustibil;

— 0,97 EUR pentru parcare;

— 0,10 EUR pentru magazine începând cu 2009;

— sau, ținând seama de inflație, un venit unitar marginal de 2,01 EUR în primul an, de 2,14 EUR în al doilea an și de 2,17 EUR în al treilea an.

(647) În ceea ce privește cheltuielile de funcționare, Franța a prezentat o estimare calculată ca suma costurilor cu personalul și a altor costuri variabile sub formă de sume fixe, la care se aplică o inflație aparentă de 2 % în ultimul an al contractului. Franța nu a furnizat nicio justificare pentru aceste costuri. Comisia observă că costul mediu per pasager, calculat pe baza datelor furnizate de Franța, se ridică la 0,37-0,38 EUR în cei trei ani, adică este puțin mai mare decât rata utilizată pentru contractele cu Ryanair și AMS. Comisia constată că, la fel ca în cazul costurilor utilizate de Franța pentru aceste reconstituiri (0,27 EUR), costul marginal utilizat pentru contractul încheiat cu Jet2 este în mod evident mult subestimat (a se vedea considerentele 571 și 573 în acest sens).

— *Reconstituirea de către Franța a planului de afaceri pentru contractul din 4 iulie 2008*

(648) Franța a propus o reconstituire a planului de afaceri pentru contractul din 4 iulie 2008. Pe lângă erorile metodologice comune tuturor reconstituirilor realizate de Franța pentru contractele cu Ryanair/AMS (și reproduse pentru contractul cu Jet2) prevăzute în considerentul 582, reconstituirea planului de afaceri pentru contractul din 4 iulie 2008 prezintă și alte probleme metodologice specifice:

([175]) Aceasta este ponderea traficului preconizat pentru Oslo Rygge din traficul total planificat conform contractului nr. 6, alocat taxei pentru servicii de marketing stabilite pe an conform contractului K (986 200 EUR).

([176]) Presupunând un factor de încărcare de 85 % deja justificat în considerentul 576. Numărul de rotații rotunjit la cel mai apropiat multiplu de 10.

— Franța a estimat obiectivul de trafic utilizat în reconstituire pentru 2008, 2009 și 2010 la 7 874, 12 189 și, respectiv, 12 361 de pasageri. Taxa anuală corespunzătoare pentru serviciile de marketing a fost estimată la [...] EUR, [...] EUR și [...] EUR. Însă contractul cu Jet2 includea un angajament de doar 2 000 de pasageri pe rută deschisă pe sezon (Edinburgh și Leeds) doar pentru primul an, ceea ce înseamnă 4 000 de pasageri, nu 7 874, astfel cum a propus Franța. Pentru al doilea și al treilea an, contractul nu conținea niciun angajament ferm cu privire la traficul furnizat de Jet2 sau la taxa pentru serviciile de marketing (contractul prevedea doar o renegociere ulterioară în funcție de orarele de zbor adoptate în final). Includerea în reconstituirea propusă de Franța a previziunilor privind traficul și taxa pentru serviciile de marketing menționate mai sus pentru al doilea și al treilea an presupune, prin urmare, ca CCI-aeroport să dispună de estimări fiabile privind traficul. Însă Franța nu a furnizat niciun document care să demonstreze că, la momentul semnării contractului, Jet2 își asumase angajamente formale sau informale pe care CCI-aeroport se putea baza pentru a-și crea o imagine fermă cu privire la angajamentele de trafic ale Jet2 cu plecare de pe aeroportul din La Rochelle după primul an.

— Pentru cei trei ani, Franța a estimat factori de încărcare de 70 %, 71 % și, respectiv, 72 %, care nu se bazează pe nicio justificare economică detaliată, cu atât mai mult cu cât contractul condiționează plata taxei pentru serviciile de marketing în primul an de un factor de încărcare mult mai scăzut, de 60 %. Un investitor prudent ar adopta o metodă de estimare a viitoarelor ipoteze de trafic.

(649) În consecință, Comisia constată că reconstituirea planului de afaceri pentru contractul din 4 iulie 2008, prezentată de Franța, nu poate fi acceptată.

— *Reconstituirea de către Comisie a planului de afaceri pentru contractul din 4 iulie 2008*

(650) Comisia a reconstruit planul de afaceri pentru contractul din 4 iulie 2008. În acest scop, pe lângă parametrii corectați care se aplică tuturor contractelor, Comisia a adoptat și următorii parametri specifici:

— trafic estimat la 4 000 de pasageri în primul an și zero în ultimii doi ani. Astfel cum s-a arătat mai sus, niciun operator aeroportuar prudent nu ar preconiza obiective de trafic fără un angajament, oricât de informal, din partea companiei aeriene. Prin urmare, Comisia și-a limitat evaluarea la primul an;

— factorul de încărcare a aeronavelor estimat ca fiind media factorilor de încărcare pentru traficul operat de Ryanair în cei doi ani anteriori celui în care a fost încheiat contractul (73 %); un operator prudent ar fi putut să își bazeze estimările pe factorul de încărcare real al unei companii aeriene care exploatează mai multe rute cu plecare de pe aeroportul din La Rochelle. Factorul de încărcare utilizat de Comisie este, de fapt, mai mare decât cel propus de Franța și probabil mai mare decât cel pe care un operator prudent l-ar putea preconiza pentru o rută nouă și o companie aeriană nouă, mai puțin cunoscută decât Ryanair, care opera deja de mai mulți ani pe aeroport;

— utilizarea unor venituri suplimentare din activități non-aeronautice unitare egale cu cele utilizate pentru Ryanair (2,35 EUR în 2008, 2,40 EUR în 2009 și 2,45 EUR în 2010). Această ipoteză prudentă adoptă o abordare mai logică, presupunând că toți pasagerii au același comportament de cumpărare (indiferent de compania aeriană utilizată).

(651) După cum se poate observa din rezultatul reconstituirii planului de afaceri pentru contractul din 4 iulie 2008 din tabelul 19, valoarea actualizată netă a acestui contract este negativă.

(652) La fel ca în cazul celorlalte contracte, Comisia a considerat, de asemenea, că este prudent să efectueze o analiză de sensibilitate pentru a testa soliditatea scenariului de bază al reconstituirii. În acest scop, Comisia a duplicat modificările parametrilor aplicate setului de contracte 1-A semnate cu Ryanair, cu excepția următorilor parametri:

— în ceea ce privește numărul de rotații pe an, un operator ar fi putut adopta ipoteza potrivit căreia Jet2 ar fi exploatat două rute în primul an, precum și în al doilea și al treilea an;

— în ceea ce privește factorul de încărcare, Comisia a luat în considerare factorii propuși de Franța, menționați în considerentul 648;

— în ceea ce privește tarifele de aeroport, Comisia a aplicat reducerile convenite;

— în ceea ce privește taxa pentru serviciile de marketing, Comisia a reținut o sumă de [...] EUR pentru cei trei ani care fac obiectul contractului, presupunând că cele două rute vor fi menținute pe întreaga durată a contractului.

(653) În acest scenariu alternativ, din tabelul 19 rezultă că valoarea actualizată netă a contractului din 4 iulie 2008 reconstituit este foarte ușor pozitivă (3 511 EUR). Având în vedere caracterul foarte optimist al ipotezelor formulate (în special scăderea cu 50 % a cheltuielilor de funcționare marginale și o creștere cu 20 % a veniturilor provenite din activități non-aeronautice) și cifra foarte ușor pozitivă a valorii actualizate nete reconstituite în acest scenariu alternativ, Comisia consideră că este foarte puțin probabil ca un operator prudent să fi ales să semneze contractul din 4 iulie 2008 cu Jet2, având în vedere valoarea actualizată netă negativă din scenariul de bază.

Tabelul 19

Valoarea actualizată netă a contractului din 4 iulie 2008 semnat cu Jet2

(mii EUR)

	Valoarea actualizată netă		
Setul de contracte de marketing	Scenariu Franța	Scenariu de bază Comisia	Scenariu alternativ Comisia
Jet2	[0; 100]	[- 100; 0]	[0; 100]

(a) Concluzie privind existența unui avantaj

(654) Analiza prezentată în considerentele 580-653, în special în tabelele 18 și 19, arată că toate contractele în baza cărora s-a plătit o remunerație către Ryanair/AMS și către Jet2 pentru servicii de marketing au o valoare actualizată netă negativă ([177]). Din considerentul 531 rezultă că fiecare dintre aceste contracte conferă un avantaj fie companiei Ryanair/AMS, fie companiei Jet2. În schimb, astfel cum se prevede în considerentul 644, contractele nr. 4 și 5 nu conferă un avantaj economic companiei Ryanair/AMS.

7.2.1.6. Caracterul selectiv al avantajului conferit Ryanair/AMS și Jet2

(655) Cu excepția contractelor de servicii aeroportuare nr. 4 și 5 încheiate cu Ryanair, contractele sau seturile de contracte încheiate de CCI cu Ryanair/AMS și cu Jet2 prevăd plata unei remunerații către aceste companii aeriene pentru serviciile de marketing furnizate de acestea. Remunerarea acestor servicii de marketing este o caracteristică specifică a relației dintre aeroport și aceste companii aeriene, rezultată din negocierile directe dintre CCI și fiecare companie aeriană în cauză, nu din prețurile aplicabile tuturor companiilor aeriene. Contractele conțin clauze convenite în mod specific între aeroportul din La Rochelle și Ryanair/AMS și Jet2 și, ca atare, sunt selective.

(656) În ceea ce privește contractele de servicii aeroportuare nr. 4 și 5 încheiate cu Ryanair, astfel cum se menționează în considerentul 644, ele nu conferă un avantaj selectiv companiei Ryanair/AMS, întrucât tarifele aeronautice cuprinse în acestea corespund prețurilor aplicabile tuturor companiilor aeriene în conformitate cu grila tarifară generală aprobată de Cocoeco.

([177]) Contractele sau seturile de contracte care acoperă mai mulți ani au, de asemenea, o valoare actualizată netă negativă pentru fiecare an al contractului.

7.2.1.7. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre

(657) Atunci când ajutorul acordat de un stat membru consolidează poziția anumitor întreprinderi în raport cu alte întreprinderi care concurează pe piața internă, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv. Conform jurisprudenței constante ([178]), pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.

(658) De la intrarea în vigoare a celui de al treilea pachet de măsuri de liberalizare a transportului aerian la 1 ianuarie 1993 ([179]), nimic nu împiedică transportatorii aerieni din Uniune să opereze zboruri pe rutele din interiorul Uniunii și să beneficieze de autorizația de cabotaj nelimitat.

(659) Avantajele (a căror existență a fost stabilită în cele de mai sus) obținute de companiile aeriene prin intermediul diferitelor contracte care fac obiectul prezentei investigații au consolidat, așadar, poziția acestora față de toți ceilalți transportatori aerieni din UE, aflați în concurență efectivă sau potențială cu Ryanair pe rutele pe care aceasta este prezentă. Prin urmare, ele au denaturat sau au amenințat să denatureze concurența și au afectat schimburile comerciale intracomunitare.

7.2.1.8. Concluzie privind existența unui ajutor

(660) Cu excepția contractelor de servicii aeroportuare nr. 4 și 5 încheiate cu Ryanair, toate măsurile reprezentate de seturile de contracte și de actele adiționale la acestea încheiate cu Ryanair/AMS (a se vedea tabelul 14) și cu Jet2 îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, constituie ajutor de stat.

7.2.2. *Caracterul ilegal al ajutorului de stat*

(661) Întrucât aceste măsuri au fost puse în aplicare fără a fi fost autorizate de către Comisie, ele constituie ajutor ilegal.

7.2.3. *Compatibilitatea ajutorului cu piața internă*

(662) Din jurisprudența constantă ([180]) reiese că Franței îi revine sarcina de a preciza temeiul juridic conform căruia ajutorul în cauză ar fi putut fi considerat compatibil cu piața internă și de a demonstra îndeplinirea condițiilor de compatibilitate. Prin urmare, Comisia a solicitat Franței, în decizia de inițiere a procedurii și într-o cerere de informații suplimentare, să indice potențiale temeiuri juridice de stabilire a compatibilității și să demonstreze că au fost îndeplinite condițiile de compatibilitate aplicabile, în special dacă ajutorul în cauză trebuia să fie considerat ajutor la înființare pentru deschiderea unor noi rute. Cu toate acestea, Franța nu a sugerat niciun temei pentru compatibilitate și nici nu a furnizat argumente care să justifice constatarea compatibilității ajutorului cu piața internă. În special, Franța nu a susținut în niciun moment că măsurile examinate constituiau ajutoare la înființare compatibile. În plus, niciun terț interesat nu a încercat să demonstreze compatibilitatea acestor măsuri cu piața internă.

(663) Cu toate acestea, Comisia consideră că este util să evalueze, pentru exhaustivitate, în ce măsură un astfel de ajutor ar putea fi declarat compatibil pe baza contribuției sale eventuale la deschiderea de noi rute sau de noi frecvențe.

(664) Comisia reamintește că ajutorul în cauză a fost legat de stimularea deschiderii de noi rute aeriene, de creșterea frecvenței pe rutele existente sau de menținerea unor rute care ar fi putut fi retrase în caz contrar. Prin urmare, Comisia consideră că acesta poate constitui ajutor de exploatare destinat promovării traficului aerian cu plecare de pe un aeroport regional. În acest sens, trebuie subliniat faptul că ajutorul de exploatare este rareori susceptibil de a fi declarat compatibil cu piața internă, deoarece, de obicei, acesta denaturează condițiile de concurență în sectoarele în care este acordat.

([178]) Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 30 aprilie 1998, Het Vlaamse Gewest (Regiunea Flamandă)/Comisia, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([179]) Regulamentele (CEE) nr. 2407/92, (CEE) nr. 2408/92 și (CEE) nr. 2409/92 ale Consiliului (JO L 240, 24.8.1992).

([180]) Hotărârea din 28 aprilie 1993, Italia/Comisia, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, punctul 20.

7.2.3.1. Măsuri anterioare intrării în vigoare a Orientărilor din 2005

(665) Unele dintre măsurile în cauză (setul de contracte 1-A și contractul B) au fost acordate înainte de publicarea Orientărilor din 2005, la 9 decembrie 2005 ([181]). În ceea ce privește compatibilitatea ajutoarelor acordate înainte de această dată, punctul 85 din Orientările din 2005 și punctul 174 din Orientările din 2014 se referă la normele aplicabile la momentul acordării ajutorului.

(666) Înainte de adoptarea Orientărilor din 2005, Comisia a adoptat Orientările din 1994 ([182]). Însă aceste orientări nu au abordat în mod specific problema ajutoarelor de exploatare destinate promovării traficului aerian cu plecare de pe aeroporturi regionale. Această problemă s-a conturat treptat, ca urmare a congestionării progresive a unora dintre marile aeroporturi europene și a apariției operatorilor low-cost, care nu existau în 1994. În consecință, Comisia consideră că Orientările din 1994 nu pot fi aplicate în cazul de față. Prin urmare, Comisia trebuie, în principiu, să evalueze compatibilitatea ajutorului în cauză în mod direct, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(667) În acest sens, trebuie precizat faptul că evaluarea efectuată de Comisie a acestui tip de ajutor de stat a fost îmbunătățită de-a lungul timpul, păstrând însă anumite elemente neschimbate. Aceste elemente își au originea în principiile generale care reglementează compatibilitatea ajutorului în conformitate cu dispoziția din tratat menționată anterior.

(668) Astfel, în decizia privind aeroportul din Manchester din iunie 1999 ([183]), Comisia a constatat că reducerile aplicate tarifelor de aeroport, care au fost acordate în mod nediscriminatoriu și limitat în timp ca măsuri de promovare a unor rute noi, erau compatibile cu normele privind ajutoarele de stat.

(669) Ulterior, în Decizia 2004/393/CE ([184]) privind aeroportul din Charleroi, Comisia a constatat că „măsurile de ajutor pentru funcționare destinate să ajute la lansarea de noi companii aeriene sau la consolidarea anumitor frecvențe pot fi un instrument necesar pentru dezvoltarea aeroporturilor regionale de mici dimensiuni. Într-adevăr, astfel de măsuri ar putea să convingă companiile interesate să își asume riscul de a investi în rute noi. Cu toate acestea, pentru a declara un astfel de ajutor compatibil în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat, ar trebui să se determine dacă ajutorul respectiv este necesar și proporțional în raport cu obiectivul vizat și dacă nu afectează schimburile comerciale într-o măsură care contravine interesului comun” ([185]). Prin urmare, Comisia a identificat anumite condiții care trebuie îndeplinite pentru ca acest ajutor de exploatare să fie declarat compatibil, în special următoarele:

— ajutorul trebuie să contribuie la dezvoltarea economică a unui aeroport regional printr-o creștere netă a traficului pe rute noi ([186]);

— ajutorul trebuie să fie necesar, în sensul că nu este acordat pentru o rută deja operată de aceeași sau de o altă companie aeriană sau pentru o rută similară ([187]);

— ajutorul trebuie să aibă un efect stimulativ, în sensul că trebuie să ajute la dezvoltarea unei activități care, după o anumită perioadă, ar putea deveni profitabilă, ceea ce implică faptul că ajutorul trebuie să fie limitat în timp ([188]);

— ajutorul trebuie să fie proporțional, adică cuantumul lui trebuie să fie corelat cu creșterea netă a traficului ([189]);

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

([181]) A se vedea secțiunea 3.2.2.1.

([182]) Orientări privind aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul privind SEE ajutoarelor de stat din sectorul aviației (JO C 350, 10.12.1994, p. 5).

([183]) Decizia din 26 mai 1999 privind ajutorul de stat NN 109/98 – Aeroportul din Manchester (JO C 65, 13.3.2004, p. 5).

([184]) Decizia 2004/393/CE a Comisiei din 12 februarie 2004 privind avantajele acordate de Regiunea Valonă și de aeroportul din Charleroi Bruxelles Sud companiei aeriene Ryanair în legătură cu stabilirea sa la Charleroi (JO L 137, 30.4.2004, p. 1). Decizia a fost anulată prin hotărârea din 17 decembrie 2008 în cauza Ryanair Ltd/Comisia, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Totuși, ea ilustrează evoluția abordării Comisiei în ceea ce privește evaluarea acestui tip de ajutor.

([185]) A se vedea Decizia 2004/393/CE, considerentul 279.

([186]) A se vedea considerentele 283-297.

([187]) A se vedea considerentele 288-309.

([188]) A se vedea considerentele 311-317.

([189]) A se vedea considerentele 318-325.

(670) Pe de altă parte, la punctul 234 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a declarat intenția de a examina compatibilitatea acestui ajutorului în lumina articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE și nici vreuna din părțile interesate, nici Franța nu s-a opus acestei abordări.

(671) Ajutoarele de stat acordate liniilor aeriene, ca orice alte ajutoare de stat, trebuie să fie necesare pentru a facilita dezvoltarea unei activități economice și proporționale cu acest obiectiv pentru a fi declarate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(672) În concluzie, Comisia consideră că, în cazul de față, compatibilitatea setului de contracte 1-A și a contractului B ar trebui evaluată în lumina principiilor generale menționate anterior.

(673) Prin urmare, Comisia va evalua compatibilitatea acestor măsuri în lumina criteriilor de mai sus și a jurisprudenței ([190]).

— *Contribuția la dezvoltarea economică a unui aeroport regional de mici dimensiuni printr-o creștere netă a traficului pe rute noi*

(674) Setul de contracte 1-A și contractul B sunt legate de deschiderea unei rute noi și de întreținerea rutei existente către Londra Stansted. Prin urmare, aceste contracte au contribuit la o creștere netă a traficului cu plecare de pe aeroportul din La Rochelle, având drept obiectiv, în plus, să contribuie la menținerea rutei existente către Londra Stansted.

— *Ajutorul nu este acordat pentru o rută exploatată deja de aceeași sau de o altă companie aeriană sau pentru o rută similară*

(675) Setul de contracte 1-A și contractul B nu viza doar lansarea de rute noi, ci și continuarea exploatării rutei existente către Londra Stansted. În acest sens, Comisia observă faptul că, la 10 aprilie 2003, Ryanair a achiziționat compania Buzz, care exploata această rută de la 1 aprilie 2001, în temeiul contractului din 8 noiembrie 2002 menționat la punctul 3.2.2.3. În plus, contractul B viza aceeași rută către Londra Stansted, exploatată deja de Ryanair în temeiul setului de contracte 1-A. Prin urmare, setul de contracte 1-A și contractul B nu îndeplinesc condiția potrivit căreia măsura nu trebuie să fie acordată pentru o rută care este exploatată deja sau pentru o rută similară.

— *Măsurile sunt limitate în timp și implică rute care ar putea deveni profitabile*

(676) Atunci când ruta La Rochelle-Londra Stansted a fost deschisă de Buzz în 2001, nicio companie aeriană nu exploata această rută. La momentul semnării setului de contracte 1-A, Buzz exploata această rută de aproximativ doi ani în temeiul contractului din 8 noiembrie 2002, dar acest contract nu includea nicio taxă de marketing. În schimb, toate contractele care au urmat setului de contracte 1-A și care au stabilit condițiile de exploatare a acestei rute, și anume contractul B (cu data de expirare la sfârșitul lunii aprilie 2006), setul de contracte 2-3-C-D (cu data de expirare în 2009), setul de contracte G-H-I-J (cu data de expirare la sfârșitul anului 2011) și setul de contracte 6-K (cu data de expirare la sfârșitul lunii martie 2013), au inclus compensații (sub formă de plăți pentru servicii de marketing) pentru Ryanair/AMS. Prin urmare, această rută a fost finanțată timp de 10 ani după expirarea setului de contracte 1-A și de șapte ani după expirarea contractului B. Această durată suplimentară are o importanță deosebită. Comisia observă, de asemenea, absența altor companii aeriene pe această rută.

(677) În plus, Comisia observă că Franța nu a prezentat niciun studiu de viabilitate pentru diferitele rute și frecvențe acoperite de setul de contracte 1-A și de contractul B. În consecință, pe baza datelor din dosar, se pare că, pentru autoritățile care au acordat ajutorul în cauză, nu exista nicio perspectivă clară ca aceste rute și frecvențe să devină viabile fără ajutor pe termen mai mult sau mai puțin scurt. Trebuie remarcat, de asemenea, că setul de contracte 1-A și contractul B se refereau la o serie de rute diferite, dintre care unele nici măcar nu erau identificate în momentul încheierii contractelor, ceea ce confirmă faptul că autoritățile în cauză nu aveau nicio informație care să le asigure de viabilitatea acestor rute și frecvențe.

([190]) Hotărârea Curții (Marea Cameră) din 22 septembrie 2020, Republica Austria/Comisia, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punctul 20.

(678) În sfârșit, Comisia subliniază că informațiile prezentate de autoritățile franceze cu privire la impactul economic al rutelor aeriene exploatate de Ryanair analizează caracteristicile clienților Ryanair și impactul pe care aceștia îl pot avea asupra dezvoltării regiunii, dar nu includ proiecții privind viabilitatea viitoare a acestor rute sau a altor rute care ar putea fi exploatate de Ryanair în viitor.

(679) Prin urmare, Comisia concluzionează că setul de contracte 1-A și contractul B nu îndeplinesc condiția potrivit căreia măsurile trebuie să fie limitate în timp și să implice rute care ar putea deveni profitabile.

— *Cuantumul ajutorului este legat de o creștere netă a traficului*

(680) Cuantumurile ajutoarelor acordate în temeiul setului de contracte 1-A și al contractului B nu sunt legate de o creștere a traficului, întrucât, deși acestea vizează deschiderea de noi rute, deschiderea este ipotetică, iar obiectul principal al contractului este continuarea exploatării rutei existente către Londra Stansted. Prin urmare, Comisia constată că setul de contracte 1-A și contractul B nu îndeplinesc criteriul existenței unei legături între cuantumul ajutorului și o creștere netă a traficului.

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

(681) Potrivit Franței, CCI a efectuat în trecut cercetări cu privire la serviciile de marketing oferite pe site-urile mai multor companii, în urma cărora a decis că tipul de serviciu oferit de AMS era cel mai potrivit pentru nevoile și strategia sa. CCI a constatat că alte companii aeriene decât Ryanair, care reprezintă o parte minoritară din traficul aeroportului La Rochelle, nu au reușit să ofere un substitut valabil pentru site-ul Ryanair, transportatorul principal al aeroportului.

(682) Astfel, ajutoarele acordate în temeiul setului de contracte 1-A și al contractului B au fost negociate bilateral, în mod netransparent și fără nicio procedură prin care să se asigure că nu există nicio discriminare, cum ar fi o licitație publică. Prin urmare, acest ajutor nu îndeplinește condiția de transparență și nediscriminare.

(683) În consecință, Comisia constată că ajutorul de stat acordat în temeiul setului de contracte 1-A și al contractului B nu poate fi declarat compatibil cu piața internă.

7.2.3.2. Măsuri luate după intrarea în vigoare a Orientărilor din 2005

(684) Întrucât Orientările din 2005 prevăd cadrul de referință aplicabil de la intrarea lor în vigoare până la adoptarea Orientărilor din 2014, Comisia consideră că celorlalte măsuri de ajutor în cauză ar trebui să li se aplice Orientările din 2005. Comisia este obligată să respecte orientările pe care le adoptă, cu excepția cazului în care acestea se află în contradicție cu Tratatul, ceea ce nici Franța, nici Ryanair sau Jet2 nu au susținut sau dovedit.

(685) Prin urmare, Comisia consideră că compatibilitatea următoarelor măsuri de ajutor ar trebui evaluată în lumina Orientărilor din 2005 și a jurisprudenței ([191]):

— setul de contracte 2-3-C-D;

— contractul E;

— contractul F;

— setul de contracte G-H-I-J;

— setul de contracte 6-K;

— contractul L;

— setul de contracte 7-M;

— contractul N;

— contractul încheiat cu Jet2 la 4 iulie 2008.

([191]) Hotărârea Curții (Marea Cameră) din 22 septembrie 2020, Republica Austria/Comisia, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punctul 20.

(686) Ajutoarele de stat acordate liniilor aeriene, ca orice alte ajutoare de stat, trebuie să fie necesare pentru a facilita dezvoltarea unei activități economice și proporționale cu acest obiectiv pentru a fi declarate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. Prin urmare, Comisia va analiza îndeplinirea acestor criterii de necesitate și de proporționalitate, pe lângă respectarea criteriilor din Orientările din 2005 menționate anterior.

(687) Orientările din 2005 precizează în primul rând că comunicările Comisiei și alte măsuri cu privire la ajutoarele regionale permit ca ajutoarele de exploatare acordate companiilor aeriene (cum ar fi ajutorul la înființare pentru rutele noi) să fie declarate compatibile numai în circumstanțe excepționale și în condiții stricte în regiuni defavorizate ale Europei, adică regiunile care beneficiază de derogarea prevăzută la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE, regiunile cele mai îndepărtate și zonele cu densitate redusă a populației ([192]). Aeroportul din La Rochelle nefiind situat într-o regiune de acest tip, derogarea respectivă nu i se aplică.

(688) Orientările din 2005 afirmă în continuare că, adesea, aeroporturile mici nu au numărul de pasageri necesar pentru a atinge masa critică și pragul de rentabilitate și, prin urmare, companiile aeriene nu sunt întotdeauna pregătite, fără stimulente adecvate, să își asume riscul deschiderii unor rute de pe aeroporturi necunoscute și netestate. Astfel, în conformitate cu Orientările din 2005, Comisia poate accepta ca ajutorul public să fie plătit temporar companiilor aeriene, în anumite condiții, în cazul în care acest ajutor le furnizează stimulentele necesare pentru crearea noilor rute sau a noilor programe de pe aeroporturi regionale și pentru atragerea unui număr de pasageri care să le permită să atingă pragul de rentabilitate chiar pe termen lung ([193]).

(689) Criteriile de compatibilitate specifice se găsesc la punctul 79 din Orientările din 2005. Comisia constată că mai multe dintre aceste criterii nu sunt îndeplinite, și anume:

— *Viabilitatea pe termen lung și caracterul degresiv [criteriul (d)], absența unui plan de afaceri [criteriul (i)] și durata și intensitatea [criteriul (f)]*

(690) Niciuna dintre măsuri nu a fost structurată astfel încât să se asigure că ajutorul este degresiv și limitat la un procent din costurile eligibile, aceste aspecte nefiind menționate în contractele în cauză și, potrivit informațiilor pe care le deține Comisia, în niciun alt document aflat la dispoziția CCI la momentul încheierii contractelor.

(691) În plus, nu există nicio dovadă că în prealabil a fost prezentat un plan de afaceri care să permită o evaluare a viabilității pe termen lung a măsurilor. Având în vedere cele de mai sus și în lipsa altor informații care să demonstreze contrariul, Comisia concluzionează că ajutoarele în cauză nu au fost acordate pentru rute care ar putea să devină viabile fără ajutor. În plus, măsurile de ajutor succesive pentru rutele către Londra Stansted și Bruxelles-Charleroi (din 2003), Dublin (din 2006), Oslo (din 2010) și Porto (din 2011) sugerează că Ryanair nu ar fi exploatat aceste rute dacă ele ar fi încetat să mai fie subvenționate.

(692) În consecință, Comisia concluzionează că niciuna dintre măsurile în cauză nu îndeplinește criteriile menționate anterior.

— *Legătura cu rute noi sau frecvențe suplimentare pe rutele existente [criteriul (c)]*

(693) Comisia observă că, în unele cazuri, contractele în cauză au fost încheiate în vederea deschiderii de noi rute, dar în primul rând pentru a asigura exploatarea continuă a rutelor existente:

— În ceea ce privește contractul C, considerentul 89 subliniază că acesta nu face decât să oblige Ryanair să exploateze o rută între La Rochelle și Londra Stansted cu un minim de 95 000 de pasageri pe an. Totuși, considerentele 82 și 85 arată că contractele A și B acopereau deja o rută zilnică între Londra Stansted și La Rochelle. În estimarea sa privind traficul pentru setul de contracte 1-A și contractul B, Comisia a calculat că traficul anual pe această rută nu ar depăși niciodată 86 000 de pasageri. În consecință, Comisia constată că aceste măsuri îndeplinesc criteriul (c).

— În ceea ce privește contractul D, considerentul 92 arată că acesta obligă Ryanair să exploateze o rută (nouă) între La Rochelle și Dublin cu un minim de 45 000 de pasageri pe an. În consecință, Comisia constată că această măsură îndeplinește criteriul (c).

([192]) Punctul 27 din Orientările din 2005.

([193]) Punctele 71 și 74 din Orientările din 2005.

— În ceea ce privește contractul G, considerentul 96 arată că acesta obligă Ryanair să exploateze o rută între La Rochelle și Dublin cu un minim de 53 000 de pasageri pe an, ceea ce reprezintă o creștere de 8 000 de pasageri în comparație cu contractul D. În consecință, Comisia constată că această măsură îndeplinește criteriul (c).

— În ceea ce privește contractul H, considerentul 99 arată că acesta obligă Ryanair să exploateze o rută nouă între La Rochelle și Bruxelles-Charleroi cu un minim de 9 000 de pasageri pe an în primul an și de 16 000 de pasageri în anii următori. În consecință, Comisia constată că această măsură îndeplinește criteriul (c).

— În ceea ce privește contractul I, considerentul 102 arată că acesta obligă Ryanair să exploateze o rută între La Rochelle și Dublin cu un minim de 17 000 de pasageri pe an. Totuși, conform contractului D anterior, Ryanair exploata deja această rută cu un obiectiv de trafic mai ridicat (45 000 de pasageri pe an). În consecință, Comisia constată că această măsură nu îndeplinește criteriul (c).

— În temeiul contractului K, Ryanair s-a angajat, astfel cum se menționează în considerentul 106, să exploateze o rută nouă către Norvegia. Astfel cum se arată în considerentul 78 de mai sus, în contractul de servicii aeroportuare nr. 6, despre care Comisia consideră că alcătuiește o singură măsură împreună cu contractul K [a se vedea secțiunea 7.2.1.5 litera (b) punctul 4], Ryanair nu și-a asumat niciun angajament referitor la frecvență, dar și-a asumat următoarele angajamente în ceea ce privește traficul: 53 000 de pasageri către Londra Stansted, 17 000 de pasageri către Dublin, 17 000 de pasageri către Bruxelles-Charleroi și 17 000 de pasageri către Oslo-Rygge. Comisia observă că aceste angajamente sunt stabile pentru ruta Dublin, ușor mai ridicate pentru ruta Bruxelles-Charleroi (1 000 de pasageri, aproximativ + 6 %), dar mult mai mici pentru ruta Londra-Stansted (– 28 000 de pasageri în comparație cu obiectivul de 95 000 de pasageri stabilit în contractul C, o scădere de 30 %). Includerea unei rute noi către Norvegia, cu un trafic stabilit la 17 000 de pasageri, nu compensează scăderea globală a nivelului traficului în temeiul contractului K [– 10 000 de pasageri ([194])]. În consecință, Comisia constată că această măsură nu îndeplinește criteriul (c).

— În temeiul contractului L, Ryanair s-a angajat, astfel cum se menționează în considerentul 110, să exploateze o rută nouă către Cork. Totuși, Ryanair nu și-a asumat niciun angajament în ceea ce privește traficul sau frecvența zborurilor. În consecință, Comisia constată că această măsură nu îndeplinește criteriul (c).

— Contractele E, F, J, M și N nu conțin angajamente referitoare la trafic sau la frecvență. În consecință, Comisia constată că aceste măsuri nu îndeplinesc criteriul (c).

(694) Prin urmare, criteriul (c) este îndeplinit numai de contractele C, D, G și H.

— *Compensarea costurilor suplimentare la înființare (criteriul e)* ([195])

(695) Comisia consideră că acest criteriu nu este îndeplinit pentru niciuna dintre măsurile în cauză. Sumele plătite de CCI nu sunt menite să reprezinte o fracțiune din costurile suplimentare la înființare, care, conform informațiilor de care dispune Comisia, nu au făcut niciodată obiectul estimărilor furnizate CCI de către Ryanair/AMS sau Jet2.

— *Legătura cu dezvoltarea rutei (criteriul g)* ([196])

(696) Comisia observă că contractele de servicii de marketing încheiate cu Ryanair și Jet2 nu sunt menite să crească numărul de pasageri care efectuează zboruri cu aceste două companii aeriene. Este adevărat că unele dintre aceste contracte coincid cu lansarea anumitor rute, iar altele includ angajamente privind frecvența sau numărul de pasageri, astfel cum se prevede în secțiunile 3.2.2.1 și 3.2.2.2. Cu toate acestea, Comisia constată că aceste angajamente nu se modifică pe durata contractului și că nu există un sistem de stimulente pentru creșterea reală a

([194]) Variația angajamentului global privind traficul care rezultă din contractul K, calculată pe baza variației traficului individual pe fiecare rută, se ridică astfel la: 0 + 1 000 – 280 000 + 17 000 = – 10 000 de pasageri.

([195]) Cuantumul ajutorului trebuie să fie corelat strict cu costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe, pe care transportatorul aerian nu va mai trebui să le suporte din momentul în care aceasta devine operațională.

([196]) Plățile în cadrul ajutorului trebuie să fie legate de creșterea netă a numărului de pasageri transportați.

traficului, echivalent cu cel din cazuri similare investigate recent de Comisie ([197]). Prin urmare, nu există nicio reducere sau sancțiune legată de creșterea reală a traficului. În consecință, cuantumurile ajutoarelor plătite companiilor aeriene nu sunt legate de dezvoltarea efectivă a rutelor. Ca atare, Comisia consideră că acest criteriu nu este îndeplinit de niciuna dintre măsurile în cauză.

— *Alocare nediscriminatorie (criteriul h)* ([198])

(697) Comisia observă că, în cazul de față, contractele au fost negociate direct cu companiile aeriene în cauză și nu a existat publicitate. Prin urmare, este vorba despre o atribuire fără procedură competitivă, cu toate că alte companii aeriene potențial interesate și-ar fi putut depune candidatura pentru exploatarea rutelor în cauză, în aceleași condiții, pentru a beneficia de ajutorul pentru înființare.

(698) În consecință, criteriul menționat la litera (h) nu este îndeplinit.

(699) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că niciunul dintre ajutoarele ilegale acordate Ryanair/AMS și Jet2 prin intermediul contractelor care fac obiectul prezentei investigații nu îndeplinește toate criteriile prevăzute în Orientările din 2005. În consecință, ajutorul rezultat din următoarele măsuri este incompatibil cu piața internă:

— setul de contracte 2-3-C-D;

— contractul E;

— contractul F;

— setul de contracte G-H-I-J;

— setul de contracte 6-K;

— contractul L;

— setul de contracte 7-M;

— contractul N;

— contractul încheiat cu Jet2 la 4 iulie 2008.

8. **CONCLUZII**

(700) În consecință, Comisia constată, în primul rând, că subvențiile pentru atribuțiile care intră în sfera misiunii de autoritate publică plătite aeroportului din La Rochelle și presupusa subfacturare a serviciilor furnizate aeroportului de către serviciul general al CCI în perioada 2006-2012 nu constituie ajutor de stat.

(701) De asemenea, Comisia constată că Franța a acordat în mod ilegal granturi pentru investiții plătite în perioada 2001-2006 cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Aceste granturi pentru investiții constituie însă ajutor compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) din TFUE.

(702) În continuare, Comisia constată că Franța a pus în aplicare în mod ilegal o serie de măsuri de ajutor de exploatare în favoarea aeroportului din La Rochelle (subfacturarea serviciilor furnizate de serviciul general al CCI aeroportului din La Rochelle în perioada 2001-2005, avansuri rambursabile primite de aeroportul din La Rochelle și subvenții din partea autorităților locale destinate să contribuie la măsuri de promovare a aeroportului din La Rochelle) cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Aceste măsuri de ajutor de exploatare constituie însă ajutor compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) din TFUE.

([197]) De exemplu, contractul menționat în considerentul 99 din decizia Comisiei privind aeroportul din Nîmes, citată la nota de subsol 12, conținea „o schemă de stimulare pentru dezvoltarea traficului". Aceasta presupunea plata de către CCI din Nîmes a unei contribuții de 5,50 EUR per pasager (de la al primul pasager până la pasagerul cu numărul 49 999), de 6,50 EUR per pasager (de la pasagerul cu numărul 50 000 până la pasagerul cu numărul 99 999) și de 10 EUR (de la pasagerul cu numărul 100 000 până la pasagerul cu numărul 129 999). Schema includea, de asemenea, o penalitate de 5,65 EUR per pasager care trebuia plătită de Ryanair în cazul în care obiectivul de trafic era mai mic de 71 000 de pasageri.

([198]) Orice organism public care intenționează să acorde ajutor la înființare unei companii aeriene pentru o rută nouă, indiferent dacă aceasta se face sau nu printr-un aeroport, trebuie să își facă publice planurile în timp util, folosind publicitate adecvată, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să își ofere serviciile.

(703) În plus, Comisia constată că, exceptând contractele de servicii aeroportuare nr. 4 și 5 încheiate cu Ryanair, diferitele contracte de servicii aeroportuare și de servicii de marketing încheiate între CCI și Ryanair, AMS și Jet2 care fac obiectul procedurii oficiale de investigare implică un ajutor de stat pus în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE și care este incompatibil cu piața internă.

(704) În sfârșit, Comisia constată că scutirea de la plata tarifelor pentru iluminatul pistei de care a beneficiat Ryanair nu implică un ajutor de stat. În mod similar, Comisia concluzionează că companiile aeriene Flybe, Aer Arann, Buzz și easyJet nu au primit ajutor de stat pentru operațiunile lor pe aeroportul din La Rochelle.

9. **RECUPERAREA**

(705) Conform jurisprudenței constante a Curții de Justiție, atunci când Comisia constată că ajutoarele sunt incompatibile cu piața internă, aceasta trebuie să dispună ca statul în cauză să le abroge sau să le modifice ([199]).

(706) În conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([200]), „[a]tunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar («decizie de recuperare»). Comisia nu solicită recuperarea ajutorului în cazul în care aceasta ar contraveni unui principiu general de drept al Uniunii". Curtea a statuat în mod constant că, în cazul în care Comisia constată că un ajutor este incompatibil cu piața internă, scopul recuperării este de a restabili situația existentă anterior ([201]). În acest sens, Curtea de Justiție consideră că obiectivul este atins atunci când beneficiarii ajutorului au rambursat sumele acordate prin intermediul unui ajutor ilegal, cu dobândă, pierzând astfel avantajul de care au beneficiat față de concurenți. În acest mod se restabilește situația existentă înainte de plata ajutorului ([202]).

(707) În cazul de față, se pare că nu există niciun principiu general de drept al Uniunii care să fie în contradicție cu recuperarea ajutoarelor ilegale și incompatibile identificate în prezenta decizie. În special, nici Franța, nici părțile interesate nu au prezentat argumente în acest sens.

(708) Prin urmare, Franța trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a recupera de la Ryanair, AMS și Jet2 ajutoarele ilegale acordate prin intermediul contractelor în cauză.

(709) În tabelul 20 de mai jos sunt prezentate sumele plătite, potrivit Franței, de CCI către Ryanair/AMS până în 2011 pentru servicii de marketing.

Tabelul 20

Sumele plătite către Ryanair/AMS și Jet2 în perioada 2003-2013

Anul	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2							[…]		[…]	[…]	[…]

(710) În tabelul 20 sunt prezentate numai sumele totale pentru plățile efectuate în fiecare an în cadrul diferitelor contracte de servicii de marketing. Franța nu a prezentat însă un tabel care să arate legătura dintre sumele stabilite în contracte și sumele plătite efectiv în fiecare an în temeiul fiecărui contract.

([199]) Hotărârea din 12 iulie 1973, Comisia/Germania, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punctul 13.

([200]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

([201]) Hotărârea Curții de Justiție din 14 septembrie 1994, Spania/Comisia, C-278/92, C-279/92 și C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punctul 75.

([202]) Hotărârea Curții de Justiție din 17 iunie 1999, Belgia/Comisia, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punctele 64 și 65.

(711) Prin urmare, sumele care trebuie recuperate trebuie stabilite după cum urmează:

— Suma care trebuie recuperată trebuie calculată pentru fiecare dintre măsurile de ajutor incompatibile menționate în considerentul 699. Pentru fiecare măsură examinată, cuantumul ajutorului corespunde valorii actualizate nete a fiecărei măsuri, calculată ca suma fluxurilor de numerar marginale actualizate pe an, conform tabelului 15.

— Întrucât Franța nu a prezentat o reconstituire fiabilă a valorii actualizate nete pentru fiecare dintre măsuri, reconstituirea propusă de Comisie (întemeiată pe scenariul de bază) va trebui să servească drept bază pentru calcularea cuantumului ajutorului care trebuie recuperat.

(712) Pentru a reflecta avantajul real de care beneficiază compania aeriană și filialele sale în temeiul contractelor, Franța trebuie să ajusteze sumele menționate în considerentul 711 după cum urmează:

— Franța poate ajusta cuantumul costurilor aeronautice marginale luate în considerare în calculul bazat pe dovezi ale plăților efective, pe care Franța ar trebui să le pună la dispoziție.

— Franța trebuie să ia în considerare orice diferență între plățile efective realizate de compania aeriană în temeiul contractelor de servicii aeroportuare, constatate după eveniment, și fluxurile planificate (*ex ante*) corespunzătoare acestor elemente de venituri. Aceste ajustări trebuie să se bazeze pe dovada plăților efective, pe care Franța ar trebui să le pună la dispoziție.

— Franța trebuie să ia în considerare orice diferență dintre plățile de marketing efective realizate către compania aeriană sau către filialele sale în temeiul contractului de servicii de marketing, constatate după eveniment, și costurile de marketing planificate (*ex ante*) corespunzătoare. Aceste ajustări trebuie să se bazeze pe dovada plăților efective, pe care Franța ar trebui să le pună la dispoziție.

— Franța trebuie să ia în considerare orice diferență între durata planificată (*ex ante*) a diferitelor contracte (contracte de servicii aeroportuare și de servicii de marketing) și durata reală a acestora. În cazul rezilierii anticipate a unora dintre contracte, în principiu, compania aeriană nu a primit nicio plată în temeiul acestor contracte și nu a beneficiat de acces la infrastructura aeroportuară și la serviciile de handling la sol în temeiul acestor contracte. Aceste ajustări trebuie să se bazeze pe dovada plăților efective, pe care Franța ar trebui să le pună la dispoziție.

(713) Astfel cum se explică în considerentul 451, Comisia consideră că, în sensul aplicării normelor privind ajutoarele de stat, Ryanair și AMS constituie o singură entitate economică și că contractele de servicii de marketing și contractele de servicii aeroportuare încheiate simultan trebuie să fie considerate drept o singură tranzacție între această entitate și CCI. Prin urmare, Comisia constată că Ryanair și AMS sunt răspunzătoare în solidar pentru rambursarea ajutorului primit în temeiul contractelor semnate între 2003 și 2011 (înainte de data adoptării deciziei de inițiere a procedurii menționate în considerentul 4, și anume 8 februarie 2012). În schimb, numai Ryanair este obligată să ramburseze ajutorul în temeiul setului de contracte 1-A și al contractului B, întrucât acestea au fost încheiate direct între CCI și Ryanair fără implicarea AMS.

(714) Ajutorul care trebuie recuperat de la Jet2 trebuie să respecte principiile metodologice enunțate în considerentele 711-713. Întrucât cuantumul ajutorului care trebuie recuperat de la Jet2 nu poate depăși 200 000 EUR, nu se poate exclude posibilitatea ca cuantumul ajutorului să se situeze sub pragul de exceptare prevăzut în Regulamentul *de minimis* ([203]). Cu toate acestea, nici autoritățile franceze, nici părțile interesate nu au susținut că acest regulament s-ar putea aplica în cursul procedurii oficiale de investigare.

(715) Autoritățile franceze trebuie să recupereze sumele menționate în termen de patru luni de la data notificării prezentei decizii.

([203]) Regulamentul (UE) nr. 1407/2013 al Comisiei din 18 decembrie 2013 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ajutoarelor *de minimis* (JO L 352, 24.12.2013, p. 1).

(716) De asemenea, autoritățile franceze trebuie să adauge la cuantumul ajutorului care urmează să fie recuperat cuantumul dobânzii de recuperare, calculată începând cu data la care ajutorul în cauză a fost pus la dispoziția întreprinderii, și anume la fiecare dată efectivă a plății ajutorului, până la recuperarea efectivă a acestuia ([204]), în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei modificat prin Regulamentul (UE) 2015/2282 al Comisiei ([205]). Având în vedere că, în cazul de față, fluxurile care compun aceste ajutoare sunt complexe și au loc la mai multe date din cursul anului, fiind chiar continue pentru anumite categorii de venituri, Comisia consideră că este acceptabil pentru calcularea dobânzilor de recuperare să se considere că momentul plății ajutoarelor în cauză se situează la sfârșitul anului, și anume la data de 31 decembrie a fiecărui an în cauză.

(717) În conformitate cu jurisprudența constantă, dacă un stat membru se confruntă cu dificultăți neprevăzute și care nu puteau fi preconizate sau constată consecințe care au fost omise de către Comisie, acesta poate prezenta problemele în cauză Comisiei pentru a fi analizate, împreună cu propuneri de modificări adecvate. În acest caz, Comisia și statul membru în cauză trebuie să colaboreze cu bună-credință în vederea depășirii dificultăților, respectând totodată pe deplin dispozițiile TFUE ([206]).

(718) Comisia invită Franța să îi prezinte orice dificultate cu care s-ar putea confrunta în punerea în aplicare a prezentei decizii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Avansurile rambursabile acordate de serviciul general al Camerei de Comerț și Industrie din La Rochelle serviciului său aeroport în perioada 2001-2012 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Franța a acordat în mod ilegal acest ajutor de stat, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(2) Subfacturarea serviciilor furnizate de serviciul general al Camerei de Comerț și Industrie din La Rochelle serviciului său aeroport în perioada 2001-2005 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Franța a acordat în mod ilegal acest ajutor de stat, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(3) Contribuțiile financiare acordate de Departamentul Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle și Regiunea Poitou-Charentes aeroportului din La Rochelle pentru activitățile de promovare desfășurate de aeroportul din La Rochelle constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Franța a acordat în mod ilegal acest ajutor de stat, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(4) Granturile pentru investiții acordate de Consiliul General al Charente-Maritime, de Consiliul Regional al Poitou-Charentes, de Communauté d'Agglomération de La Rochelle și de FEDR în perioada 2001-2005 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Franța a acordat în mod ilegal acest ajutor de stat, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(5) Remunerarea serviciilor furnizate aeroportului din Rochefort/Saint-Agnant de către Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

([204]) A se vedea articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/1589 (citat la nota de subsol 175).

([205]) Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1) și Regulamentul (UE) 2015/2282 al Comisiei din 27 noiembrie 2015 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004 în ceea ce privește formularele de notificare și fișele de informații (JO L 325, 10.12.2015, p. 1).

([206]) A se vedea, de exemplu, hotărârea din 2 februarie 1989, Comisia/Germania, 94/87, ECLI:EU:C:1989:46, punctul 9, și hotărârea din 4 aprilie 1995, Comisia/Italia, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, punctul 17.

(6) Presupusa subfacturare a serviciilor furnizate de serviciul general al Camerei de Comerț și Industrie din La Rochelle serviciului său aeroport în perioada 2006-2012 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(7) Subvențiile acordate de FIATA pentru a acoperi atribuții care intră în sfera misiunii de autoritate publică îndeplinite de aeroportul din La Rochelle nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(8) Ajutorul de stat menționat la punctele 1-4 este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 2

(1) Contractele de servicii aeroportuare încheiate între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Ryanair la 1 februarie 2007 și, respectiv, la 13 ianuarie 2010 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(2) Contractul de servicii aeroportuare încheiat între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Aer Arann pentru ruta Cork (Irlanda) nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(3) Contractul de servicii aeroportuare încheiat între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Flybe la 18 martie 2009 pentru ruta Glasgow (Scoția) nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(4) Măsurile de promovare și cheltuielile de comunicare legate de compania aeriană Buzz, menționate în raportul CRC, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(5) Presupusele servicii de marketing achiziționate de la easyJet, menționate în raportul CRC, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 3

(1) Următoarele măsuri, care implică un ajutor de stat acordat ilegal de Franța în favoarea Ryanair și Airport Marketing Services, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, sunt incompatibile cu piața internă:

(a) contractul de servicii aeroportuare încheiat la 10 decembrie 2003 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Ryanair și contractul de servicii de marketing încheiat la 1 decembrie 2003 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Ryanair;

(b) contractul de servicii de marketing încheiat la 1 ianuarie 2004 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Ryanair;

(c) contractele de servicii aeroportuare încheiate la 1 mai 2006 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Ryanair și contractele de servicii de marketing încheiate la 1 aprilie 2006 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Airport Marketing Services;

(d) actul adițional încheiat la 1 iunie 2007 la contractul de servicii de marketing încheiat la 1 aprilie 2006 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Airport Marketing Services;

(e) contractul de servicii de marketing încheiat la 21 septembrie 2007 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Airport Marketing Services;

(f) contractul de servicii de marketing încheiat la 17 septembrie 2009 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Airport Marketing Services;

(g) actul adițional încheiat la 1 februarie 2010 la contractul de servicii aeroportuare încheiat la 13 ianuarie 2010 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Ryanair și contractul de servicii de marketing încheiat la 25 februarie 2010 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Airport Marketing Services;

(h) actul adițional încheiat la 23 iunie 2010 la contractul de servicii de marketing încheiat la 25 februarie 2010 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Airport Marketing Services;

(i) actul adițional încheiat la 28 ianuarie 2011 la contractul de servicii aeroportuare încheiat la 13 ianuarie 2010 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Ryanair și actul adițional încheiat la 11 februarie 2011 la contractul de servicii de marketing încheiat la 25 februarie 2010 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Airport Marketing Services;

(j) actul adițional încheiat la 11 februarie 2011 la contractul de servicii de marketing încheiat la 25 februarie 2010 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Airport Marketing Services.

(2) Ajutorul de stat acordat în mod ilegal de Franța în favoarea Jet2, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul contractului de servicii aeroportuare și de marketing încheiat la 4 iulie 2008 între Camera de Comerț și Industrie din La Rochelle și Jet2, este incompatibil cu piața internă.

Articolul 4

(1) Franța are obligația de a recupera de la beneficiari ajutoarele de stat menționate la articolul 3. Ryanair și Airport Marketing Services sunt răspunzătoare în solidar pentru rambursarea ajutoarelor menționate la articolul 3 alineatul (1).

(2) La sumele care trebuie rambursate se aplică dobânzi, care se datorează de la data la ajutoarele au fost plătite beneficiarilor până la data recuperării lor efective.

(3) Dobânzile sunt calculate pe o bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 și cu Regulamentul (CE) nr. 271/2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004.

(4) Franța anulează toate plățile neachitate aferente ajutoarelor menționate la articolul 1, cu efect de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 5

(1) Recuperarea ajutoarelor menționate la articolul 3 trebuie să fie imediată și efectivă.

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

Articolul 6

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

(a) cuantumurile ajutoarelor care trebuie recuperate în conformitate cu articolul 4;

(b) calculul dobânzii de recuperare;

(c) o descriere detaliată a măsurilor care au fost deja luate și a celor planificate în vederea asigurării respectării prezentei decizii;

(d) documente care să demonstreze că beneficiarii au fost somați să ramburseze ajutorul.

(2) Franța informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei decizii până la recuperarea completă a ajutoarelor menționate la articolul 3. Franța transmite imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații privind măsurile deja întreprinse și cele prevăzute în vederea respectării prezentei decizii. De asemenea, Franța furnizează informații detaliate privind cuantumurile ajutoarelor și dobânzile deja recuperate de la beneficiari.

Articolul 7

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 26 iulie 2022.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membră a Comisiei