

II

(Atos não legislativos)

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2016/1698 DA COMISSÃO

de 20 de fevereiro de 2014

relativa às medidas SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) concedidas pela França ao aeroporto de Marselha-Provença e às companhias aéreas que utilizam esse aeroporto

[notificada com o número C(2014) 870]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

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

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Em 8 de maio de 2006, a Comissão recebeu uma denúncia apresentada pela Ryanair, alegando a existência de auxílios ilegais que consistiam numa diferenciação das taxas aeroportuárias aplicáveis, respetivamente, aos voos nacionais e aos voos internacionais. Por carta de 21 de junho de 2006, a Comissão solicitou à França informações sobre as questões suscitadas por esta denúncia.
- (2) Em 27 de março de 2007, a Comissão recebeu uma segunda denúncia, datada de 15 de março de 2007 e apresentada pela Air France, alegando a existência de auxílios ilegais concedidos pelo Conselho Geral de Bouches-du-Rhône (a seguir «Conselho Geral») ao aeroporto de Marselha-Provença, bem como de auxílios ilegais concedidos por este aeroporto à Ryanair e a outras companhias aéreas. Essas vantagens consistiriam, nomeadamente, em reduções das taxas aeroportuárias para incentivar a realização de voos a partir da nova aerogare «Marseille-Provence 2» (a seguir, «aerogare mp2»).
- (3) Por carta de 27 de novembro de 2009, a Air France apresentou uma denúncia respeitante a auxílios ilegais concedidos por vários aeroportos regionais e locais franceses, entre os quais figura o aeroporto de Marselha-Provença.
- (4) Por carta de 13 de julho de 2011, a Comissão notificou à França a decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) ⁽¹⁾.
- (5) A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas em questão no prazo de um mês a contar da data da publicação da decisão.
- (6) A Comissão recebeu, em 13 de dezembro de 2011, observações da Câmara de Comércio e Indústria de Marselha-Provença («CCIMP») e, em 15 de dezembro de 2011, da Air France, da Ryanair, da AMS, da Association of European Airlines e da CCIMP. Por carta de 10 de fevereiro de 2012, a Comissão transmitiu estas observações à França, dando-lhe a possibilidade de responder no prazo de um mês. A Comissão recebeu as observações das autoridades francesas por carta de 12 de março de 2012.

⁽¹⁾ JO C 334 de 15.11.2011, p. 8.

- (7) Recebeu também outras observações da Ryanair em 13 de abril de 2012, 10 de abril de 2013, 20 de dezembro de 2013, 17 de janeiro de 2014 e 30 de janeiro de 2014. Estas observações adicionais foram transmitidas por carta à França, respetivamente, em 13 de julho de 2012, 3 de maio de 2013, 9 de janeiro de 2014 e 4 de fevereiro de 2014. A França, nas suas cartas de 17 de julho de 2012, 4 de junho de 2013, 29 de janeiro de 2014 e 5 de fevereiro de 2014, informou a Comissão de que não tinha novas observações a formular.
- (8) A França enviou informações complementares à Comissão por cartas de 26 de março de 2012, 10 de abril de 2012, 20 de setembro de 2012, 30 de outubro de 2013 e 24 de dezembro de 2013, em resposta aos pedidos que a Comissão lhe endereçou nesse sentido por cartas de 23 de fevereiro de 2012, 12 de junho de 2012 e 20 de novembro de 2013.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DOS FACTOS

2.1. AS PARTES INTERESSADAS

2.1.1. AEROPORTO DE MARSELHA-PROVENÇA

- (9) O aeroporto de Marselha-Provença é um dos maiores aeroportos franceses, a seguir aos aeroportos de Paris, Nice e Lyon. Em 2012, acolheu 8 295 479 passageiros.

Quadro 1

Evolução do número de passageiros

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tráfego de passageiros na mp1	5 859 480	6 008 466	6 028 292	5 907 174	5 619 879	5 799 435	5 990 703	6 483 863
Tráfego de passageiros na mp2	0	107 478	934 481	1 058 703	1 670 240	1 722 732	1 372 164	1 811 616
Tráfego total	5 859 480	6 115 944	6 962 773	6 965 877	7 290 119	7 522 167	7 362 867	8 295 479

Fonte: Dados apresentados pela França em 24 de dezembro de 2013

2.1.2. CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE MARSELHA-PROVENÇA, CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE MARSELHA-PROVENÇA

- (10) Em França, as câmaras de comércio e indústria («CCI») são organismos públicos de carácter administrativo. A CCI representa os interesses gerais do comércio, da indústria e dos serviços junto dos poderes públicos. Com missões e prerrogativas estabelecidas por lei ⁽²⁾, está sujeita à tutela administrativa ⁽³⁾ do Governo, por intermédio do prefeito da região. A autoridade de tutela tem acesso a todas as sessões das assembleias gerais das câmaras de comércio e indústria, e pode acrescentar um ou mais pontos à ordem de trabalhos dessas instâncias. A autoridade de tutela pode, se for caso disso, suspender ou demitir um membro da CCI. Pelo menos as decisões relativas ao orçamento, ao recurso a empréstimos ou à assinatura de convenções com terceiros só têm força executória depois de aprovadas pela autoridade de tutela ⁽⁴⁾. A CCIMP gere as suas filiais, designadamente o aeroporto de Marselha-Provença e vários organismos de formação. As suas filiais não dispõem de personalidade jurídica própria ⁽⁵⁾. Contudo, é mantida uma contabilidade separada para as atividades do aeroporto. Os atos só podem ser executados se tiverem sido dirigidos à autoridade de tutela.

⁽²⁾ Lei n.º 2005-882, de 2 de agosto de 2005, a favor das pequenas e médias empresas.

⁽³⁾ No direito francês, a tutela administrativa é uma forma de poder exercida por uma pessoa coletiva de direito público sobre outra. A tutela das câmaras de comércio e indústria regionais e das câmaras de comércio e indústria territoriais é assegurada pelo prefeito da região, assistido pelo responsável regional das finanças públicas. De acordo com a Constituição e com a lei, a tutela administrativa respeita apenas ao controlo de legalidade dos atos adotados pela pessoa coletiva sob tutela.

⁽⁴⁾ Artigos R.712-2 a R.712-11-1 do Código Comercial.

⁽⁵⁾ Ver: http://www.ccimp.com/ccimp/nous_connaitre/une_structure_publique

- (11) Desde 1934, a CCIMP gere o aeroporto de Marselha-Provença ao abrigo de uma concessão de construção, manutenção e exploração atribuída pelo Estado francês, que é o proprietário do aeroporto. Em 1987, esta concessão foi renovada por um período de trinta anos ⁽⁶⁾.

2.1.3. A COMISSÃO CONSULTIVA ECONÓMICA DO AEROPORTO DE MARSELHA-PROVENÇA

- (12) O Conselho Geral de Bouches-du-Rhône, o Conselho Regional de Provence Côte d'Azur e a comunidade urbana da Área Metropolitana de Marselha-Provença são consultados sobre a gestão do aeroporto no âmbito da Comissão Consultiva Económica do Aeroporto (a seguir, «Cocoeco»). Esta comissão tem por missão formular pareceres sobre o desenvolvimento dos investimentos, o funcionamento do aeroporto, bem como sobre as tarifas das prestações e dos serviços fornecidos pelo aeroporto.
- (13) Segundo o código da aviação civil, esta comissão reúne pelo menos uma vez por ano para emitir um parecer sobre as modalidades de fixação e aplicação das taxas aeroportuárias no aeródromo em causa, bem como sobre os programas de investimento do aeródromo. A comissão pode ser consultada sobre qualquer assunto relativo aos serviços prestados pelo operador do aeródromo.
- (14) A Cocoeco é constituída por um colégio de utilizadores e um colégio de operadores, fazendo parte deste último o Presidente do Conselho Regional Provence Alpes Côte d'Azur (PACA) ou o seu representante, o Presidente do Conselho Geral de Bouches-du-Rhône ou o seu representante e o presidente da Comunidade Urbana da Área Metropolitana de Marselha-Provença ou o seu representante.

2.2. A NOVA AEROGARE «DE BAIXO CUSTO» MP2

2.2.1. JUSTIFICAÇÃO DA CONSTRUÇÃO DA AEROGARE MP2

- (15) Na sequência da perda de mais de um milhão de passageiros desde 2001, principalmente devido à concorrência do TGV Méditerranée no eixo Marselha-Paris, ao atentado de 11 de setembro de 2001 e à falência de várias companhias aéreas (Sabena, Swissair, etc.), o aeroporto de Marselha-Provença procurou redinamizar o seu tráfego e reorientar o seu desenvolvimento para destinos europeus. Para este efeito, tomou, em 2004, a decisão de instalar uma aerogare de «baixo custo».
- (16) Com vista à instalação dessa nova aerogare, a CCIMP decidiu transformar o antigo terminal de carga n.º 1. Este edifício foi objeto de uma remodelação a custos reduzidos, a fim de acolher a clientela dos voos de baixo custo. As obras foram iniciadas em dezembro de 2005 e a aerogare mp2 entrou em funcionamento em setembro de 2006.
- (17) A repartição do número de passageiros (valores realizados) entre as aerogares mp1 e mp2, no período de 2006 a 2013, é indicada no quadro do considerando 9.

2.2.2. COMPANHIAS UTILIZADORAS DA NOVA AEROGARE MP2

- (18) A fim de avaliar o interesse das companhias aéreas na utilização da aerogare mp2, a CCIMP lançou, em 2004, um convite à apresentação de projetos destinado às companhias aéreas. A Air France, a Ryanair e a easyJet responderam ao convite. O volume total constante das propostas apresentadas por estas companhias aéreas não excedeu a capacidade prevista da aerogare e, por conseguinte, não foi necessário proceder a qualquer seleção.
- (19) A Ryanair é o principal utilizador da aerogare mp2, mas a França também mencionou a Bmibaby.com, a Condor, a easyJet, a Jet4you.com e a Myair.com.
- (20) Em 12 de julho de 2004, a Air France enviou à CCIMP um processo de candidatura para a aerogare mp2, no qual indicava que os passageiros de «La Navette» (ligações Marselha/Paris-Orly) poderiam vir a utilizar a aerogare mp2. A Air France propunha um programa de 19 voos por dia de segunda a sexta-feira, 14 voos ao sábado e 18 voos ao domingo com destino a Paris-Orly. As negociações entre a Air France e a CCIMP com vista

⁽⁶⁾ Decreto de 22 de julho de 1987 relativo à concessão da organização, da manutenção e da exploração do aeródromo de Marseille-Marignane à Câmara de Comércio e Indústria de Marselha, JO da República Francesa de 29 de julho de 1987, p. 8487.

à transferência da *navette* não chegaram a bom termo. A Air France considerava que existiam dois obstáculos a esta transferência, nomeadamente: a limitação do tráfego da aerogare mp2 aos voos «ponto a ponto» e o facto de a aerogare apenas acolher voos nacionais e intra-União.

- (21) De acordo com as informações fornecidas pela França, todas as companhias aéreas que queriam utilizar a aerogare mp2 puderam instalar-se na mesma.

2.3. AS MEDIDAS EM APRECIACÃO

- (22) A decisão de início do procedimento analisou as medidas seguintes:
- a) No período de 2001-2010, uma subvenção ao investimento no montante de 24,2 milhões de EUR concedida à CCIMP, incluindo uma subvenção à construção da aerogare mp2, cujo montante ascende a 7,577 milhões de EUR;
 - b) No período de 2001-2010, fluxos financeiros no montante de [...] (*) milhões de EUR entre a CCIMP e o serviço geral da CCI;
 - c) A fixação do montante da taxa por passageiro na aerogare mp2;
 - d) A redução das taxas por passageiro para os voos nacionais;
 - e) A redução das taxas aeroportuárias em conexão com a criação de novas rotas;
 - f) A redução da taxa de estacionamento noturno;
 - g) O financiamento das atividades de *marketing*;
 - h) O contrato de compra de espaço publicitário celebrado com a Airport Marketing Services sem concurso nem publicidade prévios;
 - i) A rentabilidade da aerogare mp2 indicada no plano de negócios apresentado pela CCIMP.

2.3.1. AS SUBVENÇÕES AO INVESTIMENTO CONCEDIDAS À CCIMP

- (23) De acordo com as informações de que a Comissão dispõe, o investimento previsto para a construção da nova aerogare mp2 foi financiado por uma subvenção do Conselho Geral de Bouches-du-Rhône no valor de 7,577 milhões de EUR.
- (24) Além disso, no período de 2001-2010, a CCIMP recebeu subvenções ao investimento do Conselho Geral e do Conselho Regional, da Área Metropolitana de Marselha-Provença, do Estado (Direção-Geral da Aviação Civil, adstrita ao Ministério da Ecologia, do Desenvolvimento Sustentável e da Energia, a seguir «DGAC») e do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), num montante total de 16,624 milhões de EUR. Do Conselho Geral, recebeu três subvenções para a ampliação e a reestruturação do aeroporto, nos montantes, respetivamente, de 1,519 milhões de EUR, 210 000 EUR e 2,997 milhões de EUR. O Conselho Regional concedeu-lhe 3,616 milhões de EUR para a ampliação e o desenvolvimento do aeroporto e 255 mil EUR para a adaptação da zona da carga. A Área Metropolitana de Marselha-Provença pagou-lhe uma subvenção de 889 000 EUR para o desenvolvimento do tráfego internacional. O Estado (DGAC) financiou o rastreio da bagagem de porão, num montante de 464 000 EUR, bem como o reforço do rastreio das bagagens e a aquisição de material de controlo das mesmas, no valor de 5,032 milhões de EUR. Por último, o FEDER subvencionou o desenvolvimento do transporte aéreo de mercadorias (áreas de estacionamento destinadas a aviões de transporte de mercadorias, rotas/áreas de carga, adaptação dos terminais de carga, preparação de terrenos para construção), no valor de 1,520 milhões de EUR.
- (25) Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, alínea b), e do artigo 15.º, n.º 1, do caderno de encargos aplicável à concessão do aeródromo de Marselha, os investimentos ficam a cargo do concessionário.

2.3.2. FLUXOS FINANCEIROS ENTRE A CCIMP E O SERVIÇO GERAL DA CCI

- (26) Entre 2001 e 2010, os fluxos financeiros entre a CCIMP e o serviço geral da CCI terão ascendido a [...] * milhões de EUR.

(*) Informação coberta pelo sigilo profissional.

2.3.3. REDUÇÃO DAS TAXAS POR PASSAGEIRO PARA OS UTILIZADORES DA AEROGARE MP2

- (27) As tarifas da taxa por passageiro variam consoante a aerogare utilizada pelas companhias aéreas: são mais baixas para as que utilizam a aerogare «*low cost*» mp2 e mais elevadas para as que utilizam a aerogare mp1 (zonas 1-4). Estas tarifas são aprovadas por decisão da CCIMP. A Air France contestou as tarifas inicialmente aplicadas no aeroporto de Marselha-Provença em 2006, 2007 e 2008, tendo estas sido anuladas pelo Conselho de Estado.
- (28) Em 7 de maio de 2008, o Conselho de Estado anulou ⁽⁷⁾ as tarifas homologadas da taxa por passageiro aplicáveis na aerogare mp2 do aeroporto de Marselha-Provença, a partir de 1 de junho de 2006, bem como as aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2007, alegando que os elementos contabilísticos considerados no cálculo da taxa não estavam suficientemente justificados. Neste processo, o Conselho de Estado não anulou as tarifas da taxa por passageiro aplicável na aerogare principal.
- (29) Em 26 de dezembro de 2008, o Conselho de Estado anulou as tarifas da taxa por passageiro aplicáveis na aerogare principal e na aerogare mp2 do aeroporto de Marselha-Provença, a partir de 1 de janeiro de 2008.
- (30) Num acórdão de 15 de maio de 2009, o Conselho de Estado confirmou a recusa de homologação pelos ministros competentes das tarifas aplicáveis na aerogare mp2 a partir de 1 de janeiro de 2009.
- (31) Após a anulação dessas tarifas, a DGAC encomendou à consultora Mazars um estudo sobre os métodos de imputação dos custos e das receitas entre as duas aerogares, bem como sobre a respetiva tarifação, o qual foi entregue em novembro de 2008. Com base nessa auditoria, a CCIMP aprovou novas tarifas para a taxa por passageiro, aplicáveis retroativamente. Essas tarifas retroativas dizem respeito à aerogare mp1 (zonas 1 a 4), no ano de 2008, e à aerogare mp2, nos anos de 2006 a 2008. Segundo a CCIMP, as novas tarifas foram estabelecidas de modo a atingirem taxas de cobertura semelhantes ⁽⁸⁾ dos custos da função «passageiro» nas aerogares mp1 e mp2.
- (32) Por decisão de 25 de maio de 2009, a CCIMP fixou as tarifas da taxa por passageiro aplicáveis a partir de 1 de agosto de 2009. Dado que as autoridades de tutela se opuseram às tarifas propostas pela CCIMP a partir de 1 de julho de 2010, continuou a ser aplicado o tarifário de 1 de agosto de 2009.
- (33) Em 17 de julho de 2009, a Air France apresentou ao Conselho de Estado um pedido de anulação da decisão da CCIMP de 25 de maio de 2009, que fixava as tarifas da taxa por passageiro aplicáveis retroativamente nas aerogares mp1 e mp2 a partir de 1 de janeiro de 2008 e também as tarifas da taxa por passageiro aplicáveis a partir de 1 de agosto de 2009.
- (34) Em 17 de julho de 2009, a Air France apresentou igualmente um pedido de medidas provisórias. Em 28 de julho de 2009, o Conselho de Estado suspendeu o pagamento de até 20 % da taxa por passageiro em relação às taxas devidas a título do ano de 2008 e a partir de 1 de julho de 2009. Enquanto se aguardava uma decisão de mérito, essa suspensão foi aplicada às tarifas reconduzidas em 2010 e a partir de 1 de janeiro de 2011.
- (35) Em 14 de junho de 2010, a Air France apresentou ao Conselho de Estado um pedido de anulação da decisão da CCIMP de 2010 que reconduzia as tarifas anteriores a partir de 1 de julho de 2010.
- (36) Em 27 de julho de 2011, o Conselho de Estado ⁽⁹⁾ anulou a decisão da CCIMP de 25 de maio de 2009 que fixa as tarifas das taxas por passageiro da aerogare mp2 para os anos de 2008, 2009 e a partir de 1 de agosto de 2009, na medida em que essas tarifas foram calculadas tendo em conta uma subvenção de 2,4 milhões de EUR concedida pelo Conselho Geral de Bouches-du-Rhône para financiar parte das obras de construção da aerogare mp2, de que o aeroporto de Marselha-Provença é o beneficiário direto e as companhias aéreas as beneficiárias indiretas. No entender do Conselho de Estado, essa decisão dá origem a um auxílio estatal concedido de

⁽⁷⁾ A Comissão entende que o acórdão do Conselho de Estado anula as tarifas *ex-tunc*, isto é, a contar da sua entrada em vigor, pelo que, após a anulação, é como se essas tarifas nunca tivessem existido. A Comissão está ciente de que, na falta de novas tarifas homologadas, o artigo 224-4-1-II do Código da Aviação Civil prevê que sejam aplicáveis as tarifas anteriores (em vigor até 1 de junho de 2006).

⁽⁸⁾ Taxa de cobertura de [50-80]* %, em média, no período de 2007-2012, pelas taxas aeronáuticas nos dois casos, e taxas de cobertura global de [100-150]* % (mp1) e [100-150]* % (aerogare mp2), em média, (incluindo receitas não aeronáuticas dos parques de estacionamento de automóveis, lojas e empresas de aluguer de veículos).

⁽⁹⁾ CE, 27 de julho de 2011, Société Air France e outros, n.º 329818, 340540.

forma irregular, ferindo a decisão da CCIMP de ilegalidade. O Conselho de Estado considerou ainda que o facto de as tarifas da aerogare mp2 serem anuladas não afeta a legalidade das tarifas estabelecidas para a aerogare mp1, salientando que estas são justificadas por estudos contabilísticos precisos. Esclarece, assim, na sua decisão que resulta dos documentos do processo que as despesas de comunicação, num montante de cerca de 800 000 EUR, que segundo as requerentes (Air France e Britair) deveriam ser imputados apenas à aerogare mp2, na realidade tinham sido integralmente imputados às despesas gerais e repartidos entre as aerogares de acordo com uma tabela de repartição que não está comprovadamente viciada por um erro de apreciação manifesto. Por conseguinte, o Conselho de Estado valida as tarifas da taxa por passageiro na aerogare mp1. Na mesma decisão, anula a tarifa da taxa de aterragem para 2009, por ser quase três vezes superior aos encargos associados à prestação desse serviço e representar mais de um quarto do produto total das taxas aeroportuárias, e não introduzir, portanto, qualquer compensação limitada entre o produto dessa taxa e o das outras taxas, como o direito nacional exige ⁽¹⁰⁾. O Conselho de Estado verifica, por fim, a desistência das requerentes relativamente à anulação das medidas de incentivo ao desenvolvimento do tráfego.

- (37) Em 15 de dezembro de 2010, a Air France apresentou ao Conselho de Estado um pedido de anulação da decisão da CCIMP de dezembro de 2010 que reconduz as tarifas anteriormente existentes a partir de 1 de janeiro de 2011. A Air France desistiu finalmente de todos os recursos apresentados a nível nacional em 2011.
- (38) Durante esse período, as taxas da aerogare mp2 eram 57 % a 66 % mais baixas para o tráfego nacional, e 66 % a 80 % mais baixas para os voos intra-União ⁽¹¹⁾ relativamente às taxas aplicadas nas zonas 1-4, respetivamente para o tráfego nacional, o tráfego intra-União e o tráfego internacional.

2.3.4. REDUÇÃO DAS TAXAS POR PASSAGEIRO PARA OS VOOS NACIONAIS

- (39) As taxas por passageiro aplicáveis aos passageiros que embarquem nas zonas 1 a 4 do aeroporto estão tradicionalmente sujeitas a uma diferenciação tarifária em função do destino dos voos, em três escalões: uma tarifa para os voos nacionais, uma tarifa para os voos com destino a um país da União Europeia e uma tarifa para os voos internacionais.
- (40) As tarifas aplicáveis em 2006 e 2007 foram inicialmente estabelecidas por uma decisão da CCIMP, de 26 de julho de 2006, e previam uma taxa nitidamente inferior para os voos nacionais. A diferença é superior a 50 %.
- (41) Na sequência de uma denúncia da Ryanair, foi instaurado um procedimento por infração. Na sua nota de 2 de agosto de 2007, a França informou a Comissão de que tinha «por diversas vezes recordado ao operador a necessidade de pôr termo à diferença de tarifas existente em função do destino dos voos, na medida em que esta não podia ser justificada por uma diferença de custos.»
- (42) Foram adotadas novas tarifas para os exercícios de 2006 e 2007 e a diferenciação contestada foi abandonada a partir de então.

2.3.5. REDUÇÃO DE DETERMINADAS TAXAS AEROPORTUÁRIAS RELACIONADA COM A CRIAÇÃO DE NOVAS ROTAS

- (43) A fim de incentivar a criação de novas rotas ou a adaptação dos horários, podem ser concedidas condições tarifárias preferenciais às companhias aéreas. Esse desconto incide sobre as taxas de aterragem, de balizagem e de estacionamento para os voos de passageiros e sobre as taxas de aterragem e de balizagem para os voos de transporte de carga.
- (44) A CCIMP introduziu um primeiro dispositivo de redução das taxas aeroportuárias por decisão de 7 de setembro de 2004, o qual entrou em vigor em 1 de março de 2005. As medidas foram submetidas ao parecer da Coccoeco do aeroporto na sua reunião de 6 de dezembro de 2004 ⁽¹²⁾. Este regime esteve em vigor até 31 de julho de 2009.

⁽¹⁰⁾ O artigo L224-2 do Código da Aviação Civil exige que o produto global dessas taxas não exceda o custo dos serviços prestados no aeroporto.

⁽¹¹⁾ Até 31 de dezembro de 2007, a tarifa diferenciava os destinos nacionais, da UE e internacionais na aerogare mp1. Na aerogare mp2, não existia qualquer diferenciação. A partir de 1 de janeiro de 2008 (e retroativamente no caso das tarifas de 2006 e 2007, as tarifas diferenciavam o tráfego UE Schengen/UE não-Schengen/Internacional para a aerogare mp1, Nacional + UE/internacional para a aerogare mp2.

⁽¹²⁾ O representante da Air France na Coccoeco não votou contra a introdução dos auxílios ao arranque, conforme referido na denúncia da Air France de 27 de março de 2007, p. 14.

- (45) O desconto aplicado é de 90 % no primeiro ano e de 50 % no segundo ano de exploração. Estes descontos só são concedidos para novas rotas que satisfaçam as seguintes condições ⁽¹³⁾:
- a nova rota deve ter como destino um aeroporto sem serviços regulares no momento em que for criada;
 - a nova rota deve ter como destino um aeroporto que diste, pelo menos, 75 km de um aeroporto já servido ou que tenha uma zona de atração substancialmente diferente da de um aeroporto já servido;
 - o destino da rota não deve situar-se num raio inferior a 160 km de distância de um destino servido nos 12 meses anteriores pela própria companhia, por uma das suas filiais, por uma companhia pertencente ao mesmo grupo ou a este ligada por acordos comerciais (nomeadamente de franquia, partilha de códigos no dito destino, etc.);
 - a rota deve ser explorada pelo menos uma vez por semana, durante um período mínimo de dois meses consecutivos;
 - durante o período em que uma empresa de transporte aéreo beneficie, para a exploração de um determinado destino, das reduções acima mencionadas, se uma ou várias outras empresas decidirem explorar uma rota para o mesmo destino, beneficiarão da mesma medida enquanto a primeira empresa dela beneficiar também.
- (46) Os descontos sobre as taxas foram concedidos às companhias que operam tanto a partir da aerogare mp1 como da aerogare mp2.
- (47) Por acórdão de 30 de junho de 2009, o Tribunal Administrativo de Marselha considerou procedente o pedido da Air France para que o regime de incentivo tarifário adotado em 2005 fosse anulado. A CCI Marseille Provence não recorreu desta decisão uma vez que, entretanto, o regime de incentivo tinha sido, em parte, reconduzido com base numa decisão tarifária nova. A companhia aérea Air France, bem como as suas filiais Britair e Regional, interpuseram seguidamente no Conselho de Estado um recurso de anulação da decisão da CCIMP que fixa as tarifas das taxas para os anos de 2008 e 2009, incluindo as tarifas aeronáuticas e também o regime de incentivo à abertura de novas rotas. Este recurso de anulação foi acompanhado de um pedido de medidas de suspensão provisórias, ao qual o juiz das medidas provisórias do Conselho de Estado, por decisão de 28 de julho de 2009, deu provimento parcial, suspendendo o regime de incentivo. Na sua decisão de 27 de julho de 2011 ⁽¹⁴⁾, o Conselho de Estado constata que as empresas requerentes desistiram dos seus pedidos de anulação das medidas de incentivo ao desenvolvimento do tráfego para os anos de 2009 e 2010.
- (48) Entre 1 de fevereiro de 2010 e 31 de outubro de 2011, o novo desconto sobre as taxas de aterragem, balizagem e estacionamento foi aplicado em benefício de todas as companhias que preenchessem as condições objetivas para a sua concessão.
- (49) O montante do desconto praticado é de
- 60 % no primeiro ano de exploração;
 - 45 % no segundo ano de exploração; e
 - 20 % no terceiro ano de exploração;
- (50) Estes descontos apenas são concedidos para novas rotas que satisfaçam as seguintes condições ⁽¹⁵⁾:
- tanto o transporte de passageiros como o transporte de carga são elegíveis;
 - a nova rota deve ser explorada no mínimo uma vez por semana, durante quatro meses consecutivos;
 - a nova rota deve ter como destino um aeroporto que diste, pelo menos, 50 km de um aeroporto já servido ou que tenha uma zona de atração substancialmente diferente da de um aeroporto já servido;
 - a nova rota não deve ter sido explorada nos 18 meses anteriores pela própria companhia, por uma das suas filiais, por uma companhia pertencente ao mesmo grupo ou a este ligada por acordos comerciais.

⁽¹³⁾ A Air France enviou uma cópia das condições à Comissão.

⁽¹⁴⁾ CE, 27.7.2011, Société Air France e outros, n.º 329818, 340540.

⁽¹⁵⁾ A Air France enviou uma cópia das condições à Comissão.

- (51) Em caso de paragem sazonal, o processo de incentivo degressivo prosseguirá no momento em que a rota for retomada, como se nunca tivesse sido suspensa: o período de interrupção está incluído no período de desconto. Esta medida de incentivo é aplicável no aeroporto de Marselha-Provença às duas aerogares e a todas as companhias.

2.3.6. ESTACIONAMENTO NOTURNO GRATUITO

- (52) A CCIMP menciona no documento de 28 de dezembro de 2010 a adoção da medida de «ajustamento da taxa de estacionamento noturno» a partir de 1 de fevereiro de 2010. Em consequência, o estacionamento entre as 22h e as 6h é gratuito nas seguintes condições:

- atividade de transporte de passageiros;
- cinco voos semanais para o mesmo destino durante uma temporada de tráfego da IATA, no mínimo;
- aparelhos estacionados durante pelo menos seis horas entre as 22h e as 6h.

- (53) Esta medida de incentivo é aplicável, no aeroporto de Marselha-Provença, às duas aerogares e a todas as companhias.

2.3.7. FINANCIAMENTO DAS ATIVIDADES DE MARKETING

- (54) Por decisão de 21 de novembro de 2005, a CCIMP instituiu um regime financeiro de incentivo à criação de novas rotas tomando parcialmente a cargo as despesas de *marketing* e promoção específicas em suportes aprovados pelo aeroporto de Marselha-Provença. Este regime obrigava a companhia aérea beneficiária a fornecer comprovativos das despesas de promoção dessa rota. O montante do auxílio não podia ser superior a 50 % das despesas comprovadas.

- (55) A decisão de introduzir um pagamento de «*marketing*» foi tomada, sem autorização prévia da França, antes da publicação da comunicação da Comissão — Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais (a seguir designadas por «Orientações de 2005») ⁽¹⁶⁾. Por carta de 22 de agosto de 2006, as autoridades francesas exigiram à CCIMP que, até 1 de junho de 2007, o mais tardar, pusesse termo a tal pagamento por considerarem que não respeitava os critérios estabelecidos pelas Orientações de 2005.

- (56) A CCIMP confirmou que a participação nas despesas de *marketing* inicialmente prevista não se concretizou, à exceção de uma participação [inferior a 300 000 EUR]* em benefício da BMI Baby.

2.3.8. CONTRATO DE COMPRA DE ESPAÇO PUBLICITÁRIO COM A AMS

- (57) Em 19 de maio de 2006, a CCIMP celebrou, por um período de cinco anos e sem concurso nem publicidade prévios, um contrato de compra de espaço publicitário com a Airport Marketing Services (AMS), uma filial a 100 % da companhia aérea Ryanair.

- (58) Segundo as cláusulas do contrato, a CCIMP devia pagar à AMS:

- [...] * EUR por mês entre novembro de 2006 e outubro de 2007,
- [...] * EUR por mês entre novembro de 2007 e maio de 2008,
- [...] * EUR por mês a partir de junho de 2008.

- (59) Na decisão da Coccoeco, de 18 de fevereiro de 2009, relativa à fixação das tarifas que foram objeto da decisão de 25 de maio de 2009, é especificado que «o custo do contrato com a AMS durante a sua vigência, ou seja, entre outubro de 2006 e outubro de 2011, é de [...] * EUR, ou seja [...] * EUR por ano».

⁽¹⁶⁾ Comunicação da Comissão — Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais (JO C 312 de 9.12.2005, p. 1).

- (60) As informações fornecidas pela França permitem determinar igualmente o custo do contrato com a AMS, tal como figura no quadro 2:

Quadro 2

Custos associados ao contrato com a AMS segundo as informações fornecidas pela França, em milhares de euros

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (61) Segundo a CCIMP, este contrato visaria assegurar a publicidade do destino de Marselha para atrair um número elevado de passageiros. Deste modo, seria possível garantir a perenidade da aerogare mp2 e um bom nível de remuneração dos serviços prestados pelo gestor aeroportuário.

- (62) A CCIMP considera que a prossecução desse objetivo assenta na reunião de dois fatores:

- um volume significativo de internautas;
- internautas europeus sensíveis ao modelo «*low cost*».

- (63) A CCIMP justifica a celebração deste contrato com a AMS com o facto de, em 2006, só o sítio Web desta última responder às necessidades da CCIMP, na medida em que oferecia os seguintes serviços:

- um sistema único e exclusivo de comercialização dos bilhetes da Ryanair, o único operador que se comprometeu a estabelecer uma base de aviões importante na nova aerogare mp2);
- um vasto público de internautas visados pela política promocional da CCIMP;
- prestações de *marketing* adequadas à compra de bilhetes de avião para o destino «Provença».

- (64) A denunciante considera, por seu turno, que o contrato celebrado com a AMS constitui um auxílio à Ryanair com o intuito de a atrair para o MRS. Para corroborar a sua posição, apresenta elementos baseados no processo preparatório da reunião do «conselho do aeroporto» da CCIMP de 15 de novembro de 2005.

2.3.9. PLANO DE ATIVIDADES PARA A AEROGARE MP2 E APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DO OPERADOR PRUDENTE NUMA ECONOMIA DE MERCADO

- (65) Em novembro de 2004, a CCIMP elaborou um plano de negócios para demonstrar a rentabilidade da aerogare mp2, o qual foi atualizado em 2005. Outras atualizações do plano de negócios foram avaliadas pela PricewaterhouseCoopers (PwC), a pedido da Air France, em fevereiro de 2005, novembro de 2005 e maio de 2006.

- (66) O plano de negócios apresentado pela França compara, relativamente ao período de 2004-2020, um cenário com a aerogare mp2 a um cenário sem esta aerogare. Segundo a França, as cumulações relativas ao período de 2004-2020 dos fluxos de caixa anuais e do valor líquido contabilístico em 2020 representam:

- [...]* milhões de EUR no cenário sem a aerogare mp2;
- [...]* milhões de EUR no cenário com a aerogare mp2.

- (67) A França concluiu, por conseguinte, que o cenário com a aerogare mp2 é [...]* milhões de EUR mais vantajoso do que o cenário sem a aerogare mp2, o que corresponderia a uma taxa de rentabilidade de [...]* %.

- (68) O plano de negócios inclui igualmente uma análise de sensibilidade relativa a diferentes hipóteses de tráfego e de tarifas. Os cenários de tráfego estudados foram um cenário «sem transferência da *navette* da Air France» e um cenário de «menor crescimento do tráfego na aerogare mp2». As tarifas estudadas nesses cenários foram de [...] * EUR e de [...] * EUR por passageiro em relação à mp2.
- (69) Em 2005, o plano de negócios foi atualizado, tendo sido então simulados três cenários. Esses cenários são os seguintes:
- **Primeira simulação:** os cálculos baseiam-se nas previsões de tráfego para 2005, a transferência da *navette* da Air France para a aerogare mp2 deixa de ser utilizada no cenário de base e os cálculos são efetuados para o período de 2005-2021. Com base nestas hipóteses, a taxa interna de rentabilidade (TIR) seria [superior a 7,5 %]*.
 - **Segunda simulação:** a taxa interna de rentabilidade é fixada em 7,5 % e pretende-se saber o número de passageiros que corresponde a esta TIR. A simulação chega à conclusão de que o número de passageiros no período de 2007 a 2021 poderia ser 1,32 milhões inferior ao da primeira simulação.
 - **Terceira simulação:** se em 2010 o tráfego da aerogare mp2 for apenas de 1 milhão de passageiros (em vez de 1,65 milhões como se considerou na primeira simulação), que tarifa suplementar deverá ser aplicada por passageiro a partir de 2011 para manter uma taxa interna de rentabilidade de 7,5? A simulação chega à conclusão de que seria necessário um aumento das tarifas de [...] * EUR.
- (70) As avaliações efetuadas pela PwC a pedido da Air France, no quadro do contencioso no Conselho de Estado, dizem respeito às simulações de fevereiro de 2005, setembro de 2005 e maio de 2006 produzidas pela CCIMP com o intuito de determinar a taxa interna de rentabilidade e o valor atual líquido (VAL) do projeto «aerogare mp2» com base nos fluxos de tesouraria esperados. Na altura, a PwC formulou várias observações e críticas a respeito do plano de negócios em causa.

3. OBSERVAÇÕES DA FRANÇA

3.1. SUBVENÇÕES AO INVESTIMENTO CONCEDIDAS À CCIMP

3.1.1. ALGUMAS DAS SUBVENÇÕES CONCEDIDAS PRESCREVERAM

- (71) A França contesta a posição da Comissão de que os 7,577 milhões de EUR afetados, entre 2005 e 2007, à construção da aerogare mp2 e os 16 milhões de EUR concedidos desde 2001 a título do investimento na plataforma constituem, na sua totalidade, auxílios estatais suscetíveis de serem analisados pela Comissão.
- (72) Nos termos do artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho ⁽¹⁷⁾, a França sustenta que as seguintes subvenções constantes do quadro 3 já prescreveram:

Quadro 3

Entidade	Data e assinatura da convenção	Designação da subvenção	Montante total pago (em milhares de euros)
Conselho Geral	14 de dezembro de 1999	Obras de ampliação e reestruturação das instalações aeroportuárias	3 064
Conselho Regional	24 de outubro de 1997	Obras de ampliação e desenvolvimento do aeroporto	8 032
Conselho Regional	8 de julho de 1994	Adaptação da zona da carga	1 372

⁽¹⁷⁾ Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JOL 83 de 27.3.1999, p. 1).

Entidade	Data e assinatura da convenção	Designação da subvenção	Montante total pago (em milhares de euros)
Estado	26 de abril de 2000	Modernização dos painéis de sinalização e informação	290
Estado	23 de junho de 1999	Rastreio da bagagem de porão	579

- (73) A França alega que as subvenções prescritas não podem ser objeto de uma ordem de recuperação e estão, por isso, necessariamente excluídas do âmbito da investigação da Comissão.

3.1.2. ALGUMAS DAS SUBVENÇÕES CONCEDIDAS FORAM AFETADAS AO FINANCIAMENTO DE ATIVIDADES E INFRAESTRUTURAS NÃO ECONÓMICAS, PELO QUE NÃO CONSTITUEM AUXÍLIOS ESTATAIS

- (74) A França alega que algumas subvenções foram afetadas ao financiamento de infraestruturas ou de atividades ligadas ao exercício de prerrogativas de segurança pública, combate a incêndios e segurança operacional, a saber:

- a subvenção concedida pelo Estado em 19 de dezembro de 2001, na medida em que se destinou a reforçar o dispositivo de segurança aérea e, em especial, a financiar a revista aleatória de uma percentagem das bagagens de mão, a inspeção sistemática do pessoal que entra nas zonas reservadas e a aceleração do programa de controlo da bagagem de porão, de modo a atingir uma taxa de 100 % no início do 2.º semestre de 2002, num montante total de 5 032 000 EUR;
- a subvenção concedida pelo Conselho Geral em 27 de setembro de 2002, na medida em que se destinou a financiar a cablagem da pista 2, a instalação da sala de recuperação informática, de um espaço na central térmica-frio-eletricidade (TFE), a reabilitação da fachada do bloco técnico das instalações de navegação aérea, a substituição do quadro geral de baixa tensão (QGBT) central do posto B, a modernização do sistema de alarme da aerogare e a proteção contra incêndios da sala de informática, num montante total de 209 885 EUR;
- a subvenção do Conselho Geral de 26 de abril de 2003, na medida em que financiou a renovação do equipamento de balizagem luminosa, a ampliação e o acesso ao PCS, a reconfiguração do setor do SPAF (serviço de polícia de fronteiras), a criação de uma unidade de cuidados, a beneficiação da estrada periférica na zona sul, a substituição dos ventiloconvetores, a instalação de uma rede de câmaras de videovigilância, a substituição da caldeira da central TFE, a rede de combate a incêndios da zona oeste e o material de proteção digital, num montante total de 2 111 542,82 EUR;
- a subvenção do Conselho Geral, de 19 de maio de 2005, com vista ao financiamento parcial da aerogare mp2, que foi parcialmente afetada ao financiamento de infraestruturas não económicas, num montante total de 2 273 258,64 EUR. A França precisa que as missões identificadas como não sendo de natureza económica são exercidas numa zona que representa 16,96 % da aerogare mp2 e considera que uma percentagem equivalente das obras incidiu nas superfícies afetadas a essas missões. Alega, por conseguinte, que 16,96 % do custo das obras após dedução dos investimentos relativos a atividades não económicas, ou seja, 1 416 238,75 EUR, devem ainda ser subtraídos à apreciação da Comissão;
- a subvenção da Comunidade Urbana da Área Metropolitana de Marselha-Provença, concedida em 26 de julho de 2004, na medida em que se destinou à balizagem das pistas, num montante de 72 095 EUR;
- a subvenção do FEDER, concedida em 22 de agosto de 2002, visto ter sido utilizada na realização das obras de balizagem nas placas de estacionamento dos aviões de carga, num montante total de 587 350,53 EUR.

- (75) No entender da França, as quantias em causa devem ser deduzidas do montante submetido à apreciação da Comissão.

3.1.3. COMPATIBILIDADE DAS SUBVENÇÕES AO INVESTIMENTO À LUZ DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS AO FINANCIAMENTO DOS AEROPORTOS

- (76) A França invoca o princípio da confiança legítima para alegar que a Comissão deve apreciar a classificação como auxílio estatal das subvenções concedidas antes da data de publicação das Orientações de 2005 à luz das Orientações relativas aos auxílios estatais no setor da aviação de 10 de dezembro de 1994 e concluir, consequentemente, que as ditas subvenções não constituem auxílios estatais.

- (77) A título subsidiário, a França considera que as subvenções concedidas são compatíveis com as Orientações de 2005.

3.1.3.1. *Compatibilidade da subvenção concedida pelo Conselho Geral ao investimento na aerogare mp2*

- (78) A França afirma que esta subvenção responde a um objetivo de interesse geral claramente definido, respeitante à criação e manutenção de postos de trabalho diretos numa região com uma taxa de desemprego superior à média nacional, ao desenvolvimento económico regional numa zona elegível para os auxílios regionais ao abrigo da derrogação do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), ao reforço das capacidades aeroportuárias face a um risco de saturação ⁽¹⁸⁾ e à melhoria da conectividade do território relativamente a um tráfego novo que não era servido pela linha do TGV nem pela aerogare mp1 e que beneficiou do aumento do número de destinos servidos.
- (79) A França considera que a infraestrutura é necessária e proporcional aos objetivos estabelecidos. Apesar de uma parte da aerogare mp1 se encontrar em situação de excesso de capacidade após 2001, a criação da aerogare mp2, um novo produto com serviço diferenciado, corresponde a uma oferta complementar à do terminal principal. Além disso, tendo em conta as previsões de tráfego, o aeroporto de Marselha-Provença tinha de fazer face a problemas de congestionamento que tornaram necessário abrir novas zonas de embarque em 2008 e 2018. Na opinião da França a construção da aerogare mp2 permitiu adiar as adaptações da infraestrutura necessárias (em 2016 e após 2020), apresentando simultaneamente uma melhor perspetiva de rentabilidade. Além disso, a nova aerogare mp2 corresponde especificamente à estratégia do aeroporto que consiste em acolher as companhias aéreas de baixo custo, que não teriam podido instalar-se na aerogare mp1, cujas tarifas são significativamente mais elevadas e que não se adequa à necessidade de embarque e desembarque rápidos dos passageiros. A França refere que, em 2007, primeiro ano completo de funcionamento da aerogare mp2, a taxa de utilização da aerogare foi de 68 %, o que não revelaria uma real sobrecapacidade. Acrescenta ainda que a reserva de capacidade da aerogare mp1 entre 2007 e 2011, associada à criação da aerogare mp2, permitiu satisfazer as novas necessidades da companhia Air France, no contexto da abertura da sua base em 2 de outubro de 2011, relativas à criação de 13 novas rotas e ao aumento dos voos explorados. Por último, a construção da aerogare mp2 no recinto de um antigo terminal de carga terá permitido minimizar os custos de investimento e manutenção, tal como o menor conforto oferecido aos passageiros nessa aerogare.
- (80) A França alega que as perspetivas de utilização da aerogare mp2 a longo prazo são satisfatórias. A construção desse terminal corresponde à vontade de desenvolver na plataforma um novo tipo de tráfego que não era servido pela aerogare mp1 e que permitiu que o aeroporto evitasse abrir rotas já servidas pelo TGV. O aumento do número de destinos explorados de 100 em 2005 para 119 em 2010 também terá aumentado a atratividade deste novo serviço e, por conseguinte, as suas perspetivas de utilização a prazo. A França salienta que as previsões de tráfego na aerogare mp2, que foram corroboradas pelos valores do tráfego real nos anos de 2007 a 2010, revelam que 50 % da sua capacidade seria utilizada ao fim de 5 anos. Por último, o aumento do tráfego da Air France com partida do terminal mp1, desde 2 de outubro de 2011, demonstra que a capacidade suplementar criada pela aerogare mp2 não só não faz concorrência ao terminal principal como constitui um ativo para o aeroporto, que lhe permitiu responder favoravelmente à procura da Air France.
- (81) A França sustenta que as subvenções concedidas só afetam as trocas intracomunitárias de forma limitada. Relativamente ao aeroporto de Avinhão, situado a menos de 60 minutos do de Marselha-Provença, a França observa que o tráfego *low cost* desse aeroporto se manteve estável desde 2007, que foram realizadas adaptações da plataforma após este ano, aquando da abertura de novas rotas, e que não é possível viajar para nenhum dos destinos por ele servidos a partir do aeroporto de Marselha-Provença. Alargando essa zona aos aeroportos de Nîmes e Toulon, a França verifica que estes pertencem à categoria dos pequenos aeroportos regionais e, por conseguinte, estão vocacionados para fins diferentes dos do aeroporto de Marselha-Provença, cujo tráfego ultrapassa os 5 milhões de passageiros. O facto de todos os destinos servidos (à exceção de Londres e Bruxelas) não estarem acessíveis a partir do aeroporto de Marselha-Provença confirmaria a ausência de concorrências entre estas plataformas.
- (82) A França sustenta que a subvenção do Conselho Geral era necessária para atingir o limiar de rentabilidade habitualmente exigido pelos operadores. O plano de negócios de maio de 2006 refere uma TIR de [...] % , deduzida a subvenção do Conselho Geral, e a França afirma que a rentabilidade do projeto cairia para [...] % sem a subvenção. Sustenta igualmente que a proporcionalidade da subvenção recebida é justificada pelo facto de esta permitir alcançar uma TIR satisfatória, na ausência de uma possibilidade de atingir os mesmos resultados de forma menos onerosa. Especifica que as obras relativas à aerogare foram objeto de concurso público, o que

⁽¹⁸⁾ Comunicação da Comissão «Plano de Ação sobre a capacidade, eficiência e segurança dos aeroportos na Europa», COM 2006(819) final, não publicada no JO.

confirma que os custos foram limitados ao máximo. Por último, a França recorda que a subvenção concedida apenas cobre 50 % do montante total do projeto da aerogare mp2, ou seja, 80 % das obras relativas aos aviões e 30 % das obras relativas à aerogare.

3.1.3.2. *Compatibilidade das subvenções do FEDER de 22 de agosto de 2002 para o desenvolvimento do transporte aéreo de mercadorias.*

- (83) A França observa, a título preliminar, que uma parte da subvenção foi utilizada em investimentos relativos a atividades não económicas e que só o saldo remanescente do auxílio atribuído deve ser considerado compatível com as regras do TFUE ⁽¹⁹⁾.
- (84) A França lembra que o pedido de financiamento do aeroporto de Marselha-Provença apresentado ao FEDER foi instruído no âmbito da programação relativa ao Objetivo n.º 2 dos fundos estruturais no período de 2000-2006, para o qual a região de Provence Alpes Côte d'Azur é elegível, e que foi aprovado pela Comissão Europeia em 22 de março de 2001.
- (85) A França defende que o auxílio concedido corresponde a um objetivo de interesse geral claramente definido: a otimização das infraestruturas existentes para o desenvolvimento da atividade de transporte de mercadorias, em reação à redução da quantidade de carga transportada, e em relação com a bacia de emprego mobilizada pelo aeroporto ⁽²⁰⁾, numa zona afetada por uma taxa de desemprego particularmente elevada.
- (86) A França afirma que a infraestrutura em causa é necessária e proporcional a esse objetivo. Especifica que essa infraestrutura consiste numa estrada de circunvalação e numa rotunda destinada a tornar a circulação rodoviária mais segura, na perspetiva de um aumento do tráfego, na transferência dos terminais de carga para as instalações deixadas vagas, na criação de zonas de estacionamento para os aviões próximo dos terminais de carga, a fim de reduzir o tempo de tratamento, e na ampliação da zona de carga para aumentar a sua atratividade.
- (87) A França adianta que os resultados do tráfego ⁽²¹⁾ demonstram que a infraestrutura apresentava perspetivas satisfatórias de utilização a longo prazo e que está à disposição de todos os operadores.
- (88) Por último, a França alega que uma subvenção justificada pela necessidade de desenvolver uma zona com dificuldades estruturais e que apenas financiou 28 % do custo total do projeto não é suscetível de afetar o comércio intra-União. Adianta que o financiamento do projeto não pode ser posto em causa quando os próprios critérios de elegibilidade para o FEDER foram preenchidos. Sublinha ainda que os financiamentos concedidos permitiram facilitar o acesso rodoviário às infraestruturas aeroportuárias e corrigir lacunas que obstavam à livre circulação de mercadorias.

3.1.3.3. *Compatibilidade da subvenção de 26 de junho de 2003 para a ampliação e a reestruturação do aeroporto*

- (89) A França começa por observar que uma parte da subvenção foi utilizada em investimentos relativos a atividades não económicas e que só o saldo remanescente do auxílio atribuído, ou seja 888 457,18 EUR, deveria ser considerado compatível com as regras do TFUE.
- (90) A França afirma que essa subvenção corresponde a um objetivo de interesse geral claramente definido e que se prende com o desenvolvimento económico do departamento de Bouches-du-Rhône e da Provença.
- (91) Alega ainda que os investimentos em causa eram necessários e proporcionais a esse objetivo, na medida em que visavam aumentar o número de operações por hora, através da renovação da pista 1, da construção de rampas de ligação e da criação de saídas rápidas.

⁽¹⁹⁾ A Comissão aponta uma incoerência na resposta da França, que invoca sucessivamente que o montante do auxílio que deve ser objeto de uma análise da compatibilidade ascende a 932 649 EUR (p. 26) e depois a 980 EUR.

⁽²⁰⁾ A França precisa que um estudo de impacto realizado pela CCIMP concluiu que as atividades de transporte de mercadorias no aeroporto representavam 582 postos de trabalho em 2000 e 614 em 2009.

⁽²¹⁾ A França precisa que o tráfego de carga aumentou 20,86 % entre 2005 e 2010, tendo atingido 52 179 toneladas em 2010.

- (92) A França sustenta que os investimentos eram indispensáveis para o acolhimento de um tráfego suplementar. Deste modo, as obras realizadas terão aumentado a capacidade das pistas para 140 000 operações comerciais por ano. Ora, as autoridades francesas apresentaram na sua resposta objetivos de tráfego de 113 909 operações em 2015 e de 122 449 operações em 2020. No seu entender, as adaptações executadas terão evitado, assim, a previsão de obras para aumentar a capacidade das pistas nos dez anos seguintes, beneficiando simultaneamente de uma perspetiva satisfatória de utilização a médio prazo.
- (93) A França confirma que todos os utilizadores podem aceder à infraestrutura e lembra que o único aeroporto comercial situado a menos de 60 minutos de viagem de automóvel é o aeroporto de Avinhão, da categoria D, com o qual o aeroporto de Marselha não está em concorrência, pelo que o auxílio em análise não afeta o comércio intra-União.

3.1.3.4. *Compatibilidade da subvenção de 26 de julho de 2004 para o desenvolvimento do aeroporto*

- (94) A França começa por observar que uma parte da subvenção foi utilizada em investimentos relativos a atividades não económicas e que só o saldo remanescente do auxílio atribuído, ou seja, 816 535 EUR deve ser considerado compatível com as regras do TFUE.
- (95) Salienta seguidamente que esta subvenção corresponde a um objetivo de interesse geral claramente definido e que se prende com o desenvolvimento territorial da metrópole marselhense e da sua região, com base na consolidação do tráfego nacional e no desenvolvimento do tráfego internacional no aeroporto de Marselha-Provença, bem como na ligação ferroviária.
- (96) A França sustenta que a realização deste objetivo tornava necessárias as obras realizadas, ou seja, o aumento da capacidade da zona 1 e a sua modernização à luz das normas internacionais, a otimização da pista e a reconstrução da pista 2, bem como a construção de um terminal ferroviário acessível ao TGV.
- (97) Alega também que a evolução do tráfego de passageiros entretanto ocorrida demonstra que esses equipamentos beneficiam de uma perspetiva satisfatória de utilização a longo prazo. Acrescenta ainda que a ligação ferroviária prevista só podia reforçar a utilização do aeroporto.
- (98) A França sustenta que a infraestrutura está acessível a todos os utilizadores, sem qualquer discriminação. Sublinha que a repartição das zonas entre voos nacionais, Schengen e internacionais é necessária para uma boa gestão dos fluxos de passageiros, tendo em conta as regras relativas ao controlo das fronteiras, e que a implantação dos voos numa ou noutra das aerogares não altera o facto de todas as companhias poderem aceder livremente aos dois terminais, em função dos voos que efetuam.
- (99) A França recorda que, no seu entender, as obras realizadas não afetam o comércio intra-União tendo em conta a ausência de um aeroporto da mesma categoria situado na mesma zona de atividade e sublinha que os investimentos a que a subvenção de 26 de julho de 2004 diz respeito não se destinavam diretamente a aumentar a capacidade do aeroporto.
- (100) A França alega, por conseguinte, que as modalidades de atribuição da subvenção em análise garantiram o respeito do princípio da proporcionalidade ⁽²²⁾. Recorda ainda que a contribuição da coletividade pública orçou apenas 1 milhão de EUR ao longo de 3 anos.

3.2. *TESTE DO OPERADOR PRUDENTE NUMA ECONOMIA DE MERCADO APLICADO À AEROGARE MP2*

- (101) A França alega que a crítica formulada pela PwC, de que a dedução proporcional da subvenção de investimento nas amortizações das infraestruturas da aerogare mp2 falseia o teste do operador prudente numa economia de mercado, carece de fundamento. No entender da França, as regras contabilísticas em vigor impõem que as subvenções de equipamento imputáveis aos exercícios futuros sejam deduzidas dos valores contabilísticos líquidos dos ativos imobilizados. Além disso, as subvenções foram objeto de um tratamento homogéneo para as

⁽²²⁾ A convenção celebrada entre a CCIMP e a Comunidade Urbana da Área Metropolitana de Marselha-Provença estipula que a participação da autarquia foi fixada em função dos programas de investimento propostos pelo aeroporto de Marselha e aprovados pela dita comunidade urbana, sendo os fundos estritamente destinados a cobrir as despesas assim validadas, que a participação pública anual está limitada às despesas efetivamente suportadas pelo aeroporto durante o exercício, que cada pedido de mobilização de fundos é acompanhado de um mapa recapitulativo das despesas e que a CCIMP mantém todas as faturas relativas às operações ao dispor da Área Metropolitana.

aerogares mp1 e mp2, que beneficiaram ambas de uma subvenção equivalente a 30 % do montante das obras realizadas na aerogare. Por último, refere que, se os fluxos brutos fossem contabilizados na base dos custos da tarifa da taxa por passageiro, o gestor aeroportuário iria cobrar aos utilizadores custos que, na realidade, não tinha suportado. Em termos mais vastos, uma vez que a França considerou que a subvenção do Conselho Geral era compatível com o direito francês e o direito da União, entende que a CCIMP se comportou como um operador prudente numa economia de mercado ao não contabilizar no plano de atividades os custos que sabia não ter de suportar.

- (102) Quanto à adição, no plano de negócios, do valor líquido contabilístico (VLC) dos investimentos realizados durante o período ao fluxo de caixa considerado, a França afirma que ela se limita a traduzir em termos contabilísticos as especificações do caderno de encargos da convenção de concessão de 1987. Alega igualmente que este tipo de especificação é habitual nos contratos de concessão e visa ter em conta as durações respetivas do projeto de investimento e do contrato de concessão.
- (103) Para justificar o valor de 7,5 % adotado para refletir o custo médio ponderado do capital (CMPC), a França alega que este valor é coerente com a estimativa média do CMPC dos aeroportos franceses ⁽²³⁾, embora ligeiramente superior em virtude do perímetro controlado do aeroporto e do facto de a estimativa ter sido efetuada num período anterior (2004) às estimativas citadas como referência. Realça ainda que a consultora Mazars adota no seu estudo a mesma hipótese de CMPC que o operador do aeroporto de Marselha-Provença.
- (104) A França afirma que a Comissão errou ao referir que não houve um aumento dos encargos externos relacionados com as medidas de modulação de tarifas por motivos de interesse geral (incentivo à criação de novas rotas), uma vez que estas medidas foram devidamente tidas em conta, não como encargos mas sim como reduções dos volumes de negócios da aterragem, da balizagem e do estacionamento, em todos os casos estudados. A França acrescenta que estas modulações beneficiaram tanto os utilizadores da aerogare mp2 como os da mp1 e que a sua aplicação entre 2005 e 2010 revela que o balanço dos descontos realizados está equilibradamente repartido entre as duas aerogares ([...]* milhão de EUR para a aerogare mp1 e [...]* milhão de EUR para a aerogare mp2). A França apresentou também um plano de negócios elaborado *a posteriori* para os anos de 2005-2010, referindo que os planos de atividades apresentados em setembro de 2005 e maio de 2006 assentavam em dados provisórios próximos dos dados realizados, e que a rentabilidade da aerogare mp2 é superior à prevista no momento em que a decisão de investimento foi tomada.

3.3. CONTRIBUIÇÃO PARA AS DESPESAS DE FUNCIONAMENTO CONCEDIDA À CCIMP

- (105) No que se refere às contribuições no valor de [...]* milhões de EUR pagas pelas autoridades públicas à CCIMP, a França sustenta que as mesmas não constituem subvenções de funcionamento, mas sim uma contrapartida para os serviços prestados pelo serviço geral da CCIMP ao aeroporto de Marselha-Provença. Explicita ainda que, tendo em conta a separação contabilística entre o serviço aeroportuário da CCI e os restantes serviços, as quantias visadas pela presente decisão correspondem às refaturações ligadas aos serviços prestados pelo serviço geral do aeroporto e constituem, por conseguinte, contribuições relativas a serviços faturados no período de 2001-2010.
- (106) A França sublinha que uma declaração do revisor de contas da CCIMP confirma a inexistência de fluxos financeiros dos serviços centrais da CCIMP para o aeroporto de Marselha-Provença.
- (107) A França explicou igualmente como funciona o sistema da taxa aeroportuária com o intuito de excluir a eventual existência de um auxílio estatal relacionado com esse mecanismo. Recorda que a taxa aeroportuária está prevista no artigo 1609 quater *in fine* do Código Geral dos Impostos (CGI), nos termos do qual ela é cobrada, em benefício das entidades públicas ou privadas que exploram aeródromos, a todas as empresas de transporte aéreo público e exclusivamente afetada ao reembolso dos custos suportados pelos operadores de aeroportos no cumprimento de missões de poder público, tais como os serviços de combate a incêndios de aeronaves, a luta contra o perigo de intrusão de aves e a segurança. Esclarece, seguidamente, que o montante da taxa aeroportuária é fixado anualmente, aeroporto a aeroporto, em função das prestações asseguradas em aplicação da regulamentação em vigor e da evolução prevista dos dados relativos ao tráfego, aos custos e aos outros produtos do operador. Os operadores de aeródromos elaboram, para o efeito, uma declaração anual dos custos e do tráfego, que é enviada às direções locais da segurança da aviação civil para validação. O cálculo das tarifas é efetuado ao nível da administração central da direção-geral da aviação civil, tendo em conta os resultados cumulados dos anos anteriores.
- (108) A França refuta a afirmação de que este mecanismo poderá conter elementos de auxílio estatal. Em primeiro lugar, realça que este dispositivo é geral e aplicável a todos os aeroportos franceses de acordo com as mesmas regras.

⁽²³⁾ As decisões da comissão de consulta aeroportuária apresentadas pela França fazem referência no caso dos ADP (Aéroports de Paris) a um CMPC de 5,8 % a 6,5 %, no período de 2006-2010, e de 6,2 % a 6,8 %, no período de 2011-2015, e de 6 % a 6,5 % no caso do aeroporto de Toulouse, no período de 2009-2013.

- (109) Especifica, em seguida, que, tendo em conta que a taxa é fixada em função das previsões dos custos e do tráfego, o ajustamento anual das receitas aos custos dificilmente pode ser perfeito, mas contesta que possa haver sobrecompensação.
- (110) A França recorda, a este propósito, que os operadores aeroportuários só são reembolsados dos custos suportados *a posteriori*, em função das dotações para amortizações, e que, sempre que se verifica um saldo positivo, este é transferido para as contas cumuladas dos anos anteriores e são-lhe imputadas despesas financeiras a cargo do operador, dando lugar a um ajustamento da tarifa no ano seguinte. A França esclarece que o sistema da taxa aeroportuária é globalmente deficitário há vários anos (em cerca de 110 milhões de EUR no final de 2010), o que leva a que uma parte das despesas de proteção e segurança suportadas pelos aeroportos não seja compensada, sendo imputada às despesas financeiras a cargo do Estado. Sublinha ainda que os aumentos das tarifas realizados *a posteriori* devem ter em conta as respetivas consequências para as companhias aéreas, o que impede uma recuperação demasiado rápida.
- (111) Por último, a França menciona o mecanismo de «reposição a zero» em caso de mudança de gestor do aeroporto, a qual obriga a entidade exploradora a reembolsar qualquer saldo positivo verificado no final do seu mandato.
- (112) Relativamente ao aeroporto de Marselha-Provença, a França precisa que o défice acumulado do sistema da taxa aeroportuária ascendia a 2,7 milhões de EUR no final de 2000, que as contas foram equilibradas em 2010 com a fixação da taxa em 8,20 EUR e que a tarifa de 2011 foi revista em baixa (7,774 EUR) para não gerar um excedente.

3.4. FIXAÇÃO DAS TAXAS POR PASSAGEIRO NAS AEROGARES MP1 E MP2

- (113) A França alega que a diferenciação das tarifas entre as aerogares mp1 e mp2 está conforme com o disposto na Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁴⁾ e recorda que a aerogare mp2 está aberta a todas as companhias aéreas. Esclarece que a diferença tarifária entre as aerogares mp1 e mp2 se baseia na diferença de custos subjacente, resultante dos serviços prestados aos passageiros em cada uma delas. Afirma, além disso, que, na sua decisão de 26 de julho de 2011, o Conselho de Estado admitiu que as tarifas fixadas para a aerogare mp1 eram válidas, confirmando assim a validade das regras contabilísticas de imputação dos custos e das receitas entre as aerogares mp1 e mp2. Por último, a França salienta que, em virtude do princípio de sistema de tarifação único aplicado no aeroporto de Marselha-Provença, a diferença entre o preço de custo da taxa por passageiro e a tarifa dessa taxa é constituída por recursos não aeronáuticos próprios da aerogare em questão, que um operador prudente terá em conta para determinar as tarifas aplicáveis na aerogare.
- (114) A França contesta que a CCIMP não tenha tido em conta os custos suplementares diretamente relacionados com a entrada em serviço e a exploração da aerogare mp2. Alega que, estando as duas aerogares geograficamente separadas, é possível dissociar todos os investimentos necessários à aerogare mp2, ou seja, 8,95 milhões de EUR. Recorda ainda que a estrutura de custos de um aeroporto é essencialmente constituída por custos fixos.
- (115) Seguidamente, a França discrimina os elementos que levaram à determinação dos custos de exploração imputáveis à aerogare mp2:
- uma vez que a aerogare mp2 representa apenas 8,9 % das superfícies de aerogare do aeroporto, não representa mais de 9,8 % do total da rubrica orçamental «impostos, taxas e seguros»;
 - dado que os custos de manutenção estão essencialmente ligados à reparação de equipamentos mecânicos como os elevadores, as passadeiras e as escadas rolantes, a aerogare com serviços simplificados, sem passadeiras nem escadas rolantes, representa apenas 5 % das «despesas de manutenção e reparação»;
 - a aerogare mp2, por ser nova, mais bem isolada e com um pé direito substancialmente inferior ao da aerogare mp1, e também por constituir 8,9 % das superfícies de aerogare do aeroporto, não representa mais de 8,6 % das despesas com «fluidos» (energia);
 - à aerogare mp2 são imputados 7,8 % dos custos de limpeza, atendendo à proporção das superfícies ocupadas (8,9 %), ao revestimento dos pavimentos (mosaicos na aerogare mp2, alcatifa na aerogare mp1) e à periodicidade de limpeza idêntica nas duas aerogares;

⁽²⁴⁾ Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias (JO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

- a criação da aerogare mp2 não implica despesas adicionais com o pessoal, para além da contratação de uma pessoa para o lugar de coordenação da aerogare (PCA) em 2007, de outra pessoa para o lugar de coordenação da exploração (PCE) e de outra ainda para o gabinete de informação (BI) em 2010, hipótese que reflete o quadro apresentado pela França, que especificou igualmente, na sua resposta, as tabelas de repartição utilizadas para imputar as despesas de exploração entre as duas aerogares.
- (116) A França alega assim que, tendo a imputação dos custos de exploração sido realizada sem alteração do número de efetivos, as despesas imputadas à aerogare mp2 constituem outras tantas economias para a aerogare mp1 no que se refere à taxa por passageiro. Salienta, aliás, que os custos imputados à aerogare mp2 correspondem aos custos suplementares que a aerogare mp1 teria de suportar caso a segunda aerogare não tivesse sido construída (anexo 44 e anexo 25).
- (117) A França contesta também a conclusão da PwC segundo a qual os investimentos que não são diretamente imputados às aerogares devem sê-lo de forma indireta, especificando os investimentos dissociados da taxa por passageiros e a sua tomada em consideração no plano contabilístico (investimentos em edifícios separados das aerogares e que são objeto de receitas de arrendamento distintas, investimentos pontuais para substituição de instalações obsoletas, imputados aos centros de análise específicos, investimentos em redes viárias, em informática, em portas de ligação, imputados ao centro de análise específico e, se for caso disso, incluídos na quota-parte de despesas gerais). A França contesta, seguidamente, o argumento da PwC de que, como os passageiros da aerogare mp2 podem utilizar as instalações da aerogare mp1, 10 % das amortizações desta aerogare devem ser imputadas à aerogare mp2. Alega, contra tal argumento, que a clara separação entre as infraestruturas, na plataforma, torna essa utilização muito pouco provável, que isso afetaria uma superfície equivalente à superfície total da aerogare mp2 e exigiria que as receitas comerciais da aerogare mp1 fossem imputadas na mesma proporção à aerogare mp2, ou seja, uma redução da margem da aerogare principal no valor de [...] milhão de euros.
- (118) A França sublinha ainda que as hipóteses de tráfego consideradas pela PwC nos seus relatórios de 2006 e 2007 se baseiam nas previsões quantificadas no plano de negócios de novembro de 2004 e não têm em conta a atualização em baixa dos volumes de tráfego efetuada nos planos de atividades de setembro de 2005 e maio de 2006, na sequência da decisão da Air France de não transferir o tratamento da sua «navette» para a aerogare mp2 e de a abertura da nova aerogare ter sido adiada por 6 meses, fatores que diminuíram significativamente o tráfego nos anos de 2006 e 2007. A França contesta a afirmação feita no relatório da PwC de que teria havido uma «canibalização» do tráfego da aerogare mp1 pela aerogare mp2. Sublinha, a esse propósito, que a companhia Air France acabou por não dar seguimento ao seu projeto de transferência dos voos da «navette» com destino a Orly para a aerogare mp2 e que o tráfego da Air France no período de 2008-2011 se manteve estável em cada um dos dois destinos visados por voos concorrentes explorados pela Ryanair na aerogare mp2 a partir de 2009.
- (119) A França sustenta que, sendo os argumentos da PwC infundados, a tarifa de 3,84 EUR por passageiro também não se justifica, realçando que é mais elevada do que a tarifa praticada na aerogare mp1 em 2007.
- (120) A França recorda que, após o Conselho de Estado ter anulado as tarifas praticadas na aerogare mp2 em 2006, 2007 e 2008, bem como as tarifas praticadas na aerogare mp1 em 2008, o operador do aeroporto estabeleceu novas tarifas para cada uma das aerogares. O aumento das tarifas na aerogare mp2 é justificado pelo facto de o regulador (os ministros da Economia e da Aviação Civil) ter exigido que os custos do contrato de publicidade com a AMS fossem exclusivamente imputados a esta aerogare, sem que as tabelas de repartição dos custos entre aerogares tenham sido postas em causa.
- (121) Segundo a França, a CCIMP terá determinado o nível tarifário que permite atingir uma taxa de cobertura dos custos idêntica em cada uma das aerogares (ou seja [...] %). A França refere que a Diretiva 2009/12/CE prevê que o nível das taxas aeroportuárias seja diferenciado em função, nomeadamente, dos seus custos e que, a fim de assegurar que essa diferenciação das tarifas é justificada por uma diferença de custos, há que garantir, em relação a cada aerogare, a equivalência da taxa de cobertura desses custos pela taxa por passageiro. A França acrescenta que essa taxa de cobertura pode ser inferior a 100 %, na medida em que o sistema de tarifação único toma em consideração o equilíbrio económico global do aeroporto, integrando no mesmo as receitas não aeronáuticas. Recorda que a consultora Mazars considerou, no seu relatório, que no ano de 2007 a cobertura dos custos com os passageiros pelas receitas da taxa por passageiro foi de [...] % na aerogare mp1 e de [...] % na aerogare mp2.
- (122) A França conclui deste facto que as tarifas da taxa por passageiro na aerogare mp2 não podem constituir uma vantagem económica a favor de uma companhia, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, na medida em que são fixadas relativamente aos encargos gerados pela construção e exploração da aerogare mp2, que a diferença entre as taxas por passageiro referentes à utilização de cada uma das aerogares é objetiva, transparente e justificada pelos custos que lhes são respetivamente imputados, e que, neste contexto, a diferenciação está expressamente prevista no artigo 10.º da Diretiva 2009/12/CE.

- (123) A seletividade da medida também não terá sido demonstrada no caso em apreço, uma vez que as tarifas são indistintamente aplicáveis a qualquer companhia que utilize a aerogare mp2.
- (124) Relativamente à redução das taxas por passageiro para os voos nacionais, a França esclarece que o despacho de 16 de outubro de 2009 proibiu toda e qualquer diferenciação tarifária nos países da zona Schengen e lembra que, na sua decisão de 28 de janeiro de 2009, a Comissão considerou não ser necessário propor medidas suplementares.

3.5. REDUÇÕES DAS TAXAS COM VISTA À CRIAÇÃO DE NOVAS ROTAS

- (125) A França alega, a título preliminar, que as modulações tarifárias concedidas às companhias aéreas, a que a Comissão se refere nos considerandos 116 a 137 da decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, existem em todos os aeroportos nacionais franceses e em muitos dos seus aeroportos descentralizados.
- (126) Acrescenta ainda que tais medidas se destinam a favorecer a criação de novas rotas aéreas. Correspondem a um motivo de interesse geral relacionado com a melhoria do serviço e da conectividade do território, o ordenamento do território e a integração do mercado europeu.
- (127) A França considera que, na sua análise da compatibilidade dos auxílios concedidos com o direito europeu, a Comissão deve tomar em consideração o motivo de interesse geral invocado.
- (128) A França alega igualmente que aprova as modulações tarifárias anualmente, no âmbito de um procedimento de homologação aplicável a todos os aeródromos nacionais, que permite assegurar o caráter não discriminatório das medidas. Sustenta ainda que o procedimento de homologação anual das tarifas é suficiente para satisfazer a exigência de que sejam previstos mecanismos de recurso a nível dos Estados-Membros que permitam evitar qualquer discriminação na concessão dos auxílios, a qual constitui um dos critérios de compatibilidade do auxílio em análise.
- (129) A França recorda que o direito nacional (artigo R.224-2-2 do Código da Aviação Civil), que cria a possibilidade de modular as tarifas, obriga o responsável pela fixação das mesmas a definir indicadores de acompanhamento correspondentes ao objetivo de interesse geral visado. Alega ainda que os indicadores de acompanhamento previstos permitem verificar anualmente a boa execução da medida e a eventual necessidade de a ajustar, o que é suficiente para satisfazer o critério de compatibilidade do auxílio relativo à existência de um mecanismo de sanção caso uma transportadora não respeite os compromissos assumidos relativamente ao aeroporto.
- (130) A França esclarece que desde 2005, ano em este dispositivo começou a ser aplicado, o balanço das modulações tarifárias foi regularmente apresentado nos dossiês das reuniões da Coccoeco, o que prova que as medidas concedidas eram comunicadas aos representantes dos utilizadores da plataforma e é suficiente para satisfazer o critério de compatibilidade do auxílio relativo à publicidade das medidas em causa.
- (131) A França salienta que as modulações tarifárias investigadas estão conformes com o disposto na Diretiva 2009/12/CE que autoriza os Estados-Membros a introduzir modulações nas taxas aeroportuárias por motivos de interesse público e geral. Deduz deste facto que, ao instaurar uma tal modulação tarifária, o operador aeroportuário não é obrigado a comportar-se como um operador prudente numa economia de mercado. Sublinha que o direito francês prevê outras modulações tarifárias por motivos de interesse geral, nomeadamente ambientais, tais como a modulação da taxa de aterragem em função da categoria de aeronave e do período do dia, tendo em conta a poluição sonora.
- (132) A França contesta que tais medidas constituam auxílios ao arranque e alega que elas visam internalizar certas componentes do interesse público (compensação dos danos ambientais, melhoria da conectividade dos territórios, etc.) que, de outro modo, não seriam tidos em conta na tarifa das taxas.
- (133) A França argumenta que o facto de um plano de negócios demonstrar que as modulações concedidas não são rentáveis não significa que a entidade exploradora deva renunciar às mesmas, uma vez que esse plano de negócios não tem em conta as externalidades resultantes dessas medidas, tais como as poupanças efetuadas a nível das emissões poluentes ou sonoras, ou a melhoria da conectividade dos territórios e do serviço que lhes é prestado. Segundo a França, a dificuldade em valorizar estas externalidades a nível monetário levou a que essas medidas de incentivo sejam consideradas de forma distinta na Diretiva 2009/12/CE.

- (134) A França discorda da abordagem metodológica utilizada pela Comissão ao aplicar o teste do operador prudente numa economia de mercado, por considerar que este não se adequa à análise de medidas que visam beneficiar o interesse público com externalidades positivas.
- (135) A França alega que as informações constantes do considerando 124 da decisão de início do procedimento da Comissão estão incorretas. As tarifas expostas referem uma parte variável da taxa de aterragem por passageiro. Na realidade, a parte variável da taxa de aterragem é calculada com base no número de toneladas da aeronave e não no número de passageiros.
- (136) Subsidiariamente, a França sustenta que as modulações tarifárias com vista à criação de novas rotas são economicamente rentáveis para o aeroporto de Marselha-Provença. Na sua resposta, a França apresenta um estudo realizado *a posteriori* sobre a rentabilidade das medidas concedidas. No entender da França, os cálculos efetuados a partir das receitas comerciais do ano 2008 demonstram que o desconto médio concedido em relação a uma rota explorada com aviões-tipo que utilizem as aerogares mp1 e mp2 é inferior às receitas imputadas a cada uma dessas aerogares e que produz um resultado líquido de [...] * EUR por passageiro para a aerogare mp1 e de [...] * EUR por passageiro para a aerogare mp2. A França sustenta que 83 % do tráfego criado por essa medida perdura após um período de três anos e gera um lucro suplementar. Refere que um novo estudo sobre a rentabilidade das modulações, aprovado pela Cooeco em 6 de dezembro de 2004, foi realizado a partir do plano de atividades de setembro de 2005 atualizado em maio de 2006, com base num avião B737 de 67 toneladas para a aerogare mp2 e num avião A319 para a aerogare mp1. Foram estudadas duas hipóteses de tráfego: na primeira, o crescimento do tráfego a partir do 3.º ano de aplicação das modulações incide apenas sobre o aumento dos voos nas rotas existentes, na segunda, esse crescimento incide exclusivamente sobre novas rotas. A primeira hipótese permitiria obter um resultado líquido sobre o volume de negócios de [...] * % e um VAL de [...] * EUR, a segunda, um resultado líquido sobre o volume de negócios de [...] * % e um VAL de [...] * EUR.
- (137) A França alega que as modulações não eram discriminatórias e que se aplicavam a todas as companhias que cumprissem as condições de aplicabilidade. Contesta, portanto, que o critério da seletividade, que permitiria caracterizá-las como um auxílio estatal, se encontre preenchido.
- (138) A França recorda que, na sua decisão relativa ao aeroporto de Manchester ⁽²⁵⁾, citada na decisão Charleroi ⁽²⁶⁾, a Comissão reconheceu que a concessão de descontos nas taxas de aterragem constituía uma medida de duração limitada e que se inseria num regime aberto a todas as companhias aéreas que criassem uma nova rota a partir de Manchester, não implicando, portanto, nenhum risco de distorção da concorrência e escapando ao âmbito de aplicação do artigo 107.º do TFUE. A França conclui deste facto que um regime acessível a todas as companhias aéreas e concedido por um período limitado está fora do âmbito de aplicação do artigo 107.º do TFUE.
- (139) A França apresenta o regime de modulação tarifária em vigor entre 15 de fevereiro e 31 de julho de 2009 e esclarece que 24 companhias beneficiaram do mesmo. Recorda que o regime foi anulado pelo Tribunal Administrativo de Marselha, no acórdão de 30 de junho de 2009, com o fundamento de que a modulação era demasiado grande, e substituído a partir de 1 de fevereiro de 2010 por um sistema que reduziu as taxas de desconto previstas e reforçou as condições de concessão. A França alega que as condições estabelecidas pela decisão «aeroporto de Manchester» estão preenchidas no caso dos dois regimes de modulação tarifária adotados e que as modulações em causa não se inserem no âmbito de aplicação do artigo 107.º do TFUE. Por conseguinte, a Comissão terá errado ao examinar, na sua decisão de início do procedimento, as modulações em causa à luz do princípio do operador prudente.

3.6. REDUÇÕES DA TAXA DE ESTACIONAMENTO NOTURNO

- (140) A França alega que esse desconto foi instituído, tal como o relativo às novas rotas, por motivos de interesse geral. A modulação da taxa de estacionamento noturno permitiria que o aeroporto de Marselha-Provença aumentasse os fluxos de voos no início e no final de cada dia, otimizando a utilização das infraestruturas. A França sublinha que o impacto desta medida não excede [...] * % do volume de negócios da taxa de estacionamento, excluindo os efeitos das modulações com vista à criação de novas rotas.
- (141) A França reitera que considera inadequado avaliar as modulações introduzidas por motivos de interesse geral sob o ponto de vista estrito da sua rentabilidade. Esclarece, no entanto, a título acessório, que o princípio do operador prudente numa economia de mercado é respeitado neste caso, como prova o estudo «Determinação dos

⁽²⁵⁾ Decisão de 14 de junho de 1999, *Aeroporto de Manchester*, NN 109/98.

⁽²⁶⁾ Decisão 2004/393/CE da Comissão, de 12 de fevereiro de 2004, relativa às vantagens concedidas pela Região da Valónia ao aeroporto de Charleroi (JO L 137 de 30.4.2004, p. 1).

- (142) Com base num estudo realizado a partir das contas do exercício de 2008, os custos variáveis da taxa de estacionamento noturno ascenderiam a [...] * EUR por avião e por noite, sendo a estimativa em 2004 de [...] * EUR. No caso de um B737-800 com uma taxa de ocupação de 80 %, esses custos representam [...] * EUR por passageiro e, no caso de um A319 com 70 % de ocupação, de [...] * EUR por passageiro. Ora, com base nas contas apresentadas na Cocco em 18 de fevereiro de 2009, as atividades comerciais e o estacionamento permitiriam cobrir [entre 100 % e 150 %] % dos custos relativos aos passageiros na aerogare mp1, o que corresponde a uma margem líquida de [...] * EUR por passageiro e a [entre 100 % e 150 %] % dos custos relativos aos passageiros na aerogare mp2, ou seja, uma margem líquida de [...] * EUR por passageiro. Estas margens líquidas cobririam amplamente os custos adicionais do estacionamento noturno.
- (143) A França refere, por último, que a Comissão não formulou nenhuma crítica ao sistema de taxas aeroportuárias em vigor no aeroporto de Charleroi.

3.7. FINANCIAMENTO DAS ATIVIDADES DE MARKETING

- (144) Quanto ao regime de auxílio instituído pela decisão da CCIMP de 21 de novembro de 2005 e que conduziu ao pagamento único [inferior a 300 000] EUR à BMI Baby, a França refere, na sua resposta de 28 de dezembro de 2010, que este montante, mesmo que constituísse um auxílio estatal, estaria abrangido pelo Regulamento (CE) n.º 1998/2006 da Comissão ⁽²⁷⁾ (*de minimis*). Salienta ainda que, após o anúncio da venda dessa companhia, a CCIMP poderia não conseguir obter uma declaração sob compromisso de honra a respeito dos auxílios recebidos noutros aeroportos europeus.

3.8. CONTRATO DE COMPRA DE ESPAÇO PUBLICITÁRIO CELEBRADO COM A AMS

- (145) Quanto ao contrato de compra de espaço publicitário celebrado com a AMS em 19 de maio de 2006, a França alega que foi adjudicado em conformidade com as regras de contratação pública, não tendo havido concurso prévio por existir um único fornecedor.
- (146) A França lembra que a política promocional afeta diretamente a rentabilidade de uma infraestrutura aeroportuária graças às receitas geradas pelas taxas aeroportuárias e as taxas não aeronáuticas. Esclarece que a publicidade efetuada pelas companhias aéreas é insuficiente e sublinha que, em 2006, a AMS era o único prestador de serviços que oferecia simultaneamente um sistema único e exclusivo de comercialização dos bilhetes da Ryanair, única companhia que se comprometeu a criar uma base para os seus aviões na nova aerogare mp2, um vasto público de internautas visados pela política promocional e prestações de *marketing* adaptadas à compra de bilhetes de avião para o destino «Provença».
- (147) A França afirma que a CCIMP se comportou como um operador prudente numa economia de mercado ao celebrar o contrato com a AMS e que este não contém qualquer tipo de auxílio.
- (148) Em primeiro lugar, a França considera que o preço acordado está conforme com as práticas de mercado, nomeadamente tendo em conta os resultados do estudo comparativo previamente efetuado a partir do sítio *viamichelin.com*. Contesta, por conseguinte, que a prestação de serviços de *marketing* pela AMS tenha beneficiado de condições preferenciais e recorda que a Comissão Europeia, na sua decisão relativa ao aeroporto de Ostende ⁽²⁸⁾, reconheceu que o programa de promoção através do catálogo de um operador turístico não constituía um auxílio estatal.
- (149) Além disso, a França alega que o contrato de serviços de *marketing* celebrado com a AMS constitui um investimento rentável para o aeroporto de Marselha-Provença e, muito em especial, para o desenvolvimento da aerogare mp2. A França especifica que as modalidades do contrato foram determinadas com base num estudo de rentabilidade das margens financeiras geradas por um voo da Ryanair realizado antes da celebração do contrato e apresentado em apoio das suas conclusões. Segundo esse estudo, a rentabilidade do dispositivo contratual era atingida a partir do 4.º ano de exploração, com uma margem de [...] * EUR por voo após publicidade. A França sublinha que o mesmo estudo mostra que a rentabilidade oferecida pela cumulação das modulações para criação

⁽²⁷⁾ Regulamento (CE) n.º 1998/2006 da Comissão, de 15 de dezembro de 2006, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado aos auxílios *de minimis* (JO L 379 de 28.12.2006, p. 5).

⁽²⁸⁾ Decisão 98/337/CE da Comissão, de 21 de janeiro de 1998, relativa aos auxílios concedidos pela Região Flamenga à companhia Air Belgium e ao operador turístico Sunair para a utilização do aeroporto de Ostende (JO L 148 de 19.5.1998, p. 36).

de novas rotas e do contrato da AMS unicamente nos voos da Ryanair, no período de 2007-2021, apresenta uma margem percentual média de ([...]* %) dentro da rentabilidade normal do setor, estimada pela Comissão Europeia em 7,31 % na sua decisão relativa ao aeroporto de Bratislava ⁽²⁹⁾.

- (150) A simulação da rentabilidade reatualizada a partir de dados do tráfego efetuado e dos custos auditados pela consultora Mazars revelaram uma margem de lucro, a partir do 3.º ano, de [...]* EUR por voo.
- (151) A França recorda que os custos associados ao contrato com a AMS foram tidos em conta no plano de negócios de setembro de 2005, atualizado em maio de 2006, que concluiu que a rentabilidade global da aerogare mp2 seria [superior a 7,5]* % no período de 2005-2021. Com base nas tarifas de 2006, o resultado líquido médio sobre o volume de negócios do contrato com a AMS, em relação ao tráfego da Ryanair, seria [superior a 7,5]* % e o VAL de [...]* milhões de EUR.
- (152) A França alega igualmente que, tendo em conta as receitas provenientes das taxas aeronáuticas, das receitas não aeronáuticas e da taxa aeroportuária, bem como de outras taxas, a margem por passageiro à partida determinada antes da assinatura do contrato ⁽³⁰⁾ era de [...]* EUR. O montante médio então estimado para as medidas de *marketing* (nomeadamente da AMS) era de [...]* EUR por passageiro à partida, pelo que a margem líquida de despesas de *marketing* se elevava a [...]* EUR por passageiro. Deve concluir-se, assim, segundo a França, que o aeroporto obtém um benefício financeiro por cada passageiro que utilize a aerogare mp2.
- (153) O aeroporto registou assim, entre 2006 e 2012, um rácio médio de faturação por passageiro entre [...]* EUR e [...]* EUR, com uma média, durante 7 anos, ligeiramente aquém das expectativas mas ainda assim suficiente, de [...]* EUR por passageiro.
- (154) A França acrescenta que o contrato celebrado com a AMS incluía diversos compromissos da companhia Ryanair quanto ao número de aviões baseados no aeroporto de Marselha-Provença, o número de voos quotidianos e o número de passageiros por ano.
- (155) Deste modo, a cumulação dos custos do contrato com a AMS por passageiro da Ryanair com o custo incremental total desse passageiro indica um custo total de [...]* EUR por passageiro, o que estabelece a margem incremental ligada à presença da Ryanair, tomando em consideração os custos associados ao contrato com a AMS, num nível satisfatório de [...]* EUR por passageiro.
- (156) Por último, a França alega que o juiz das medidas provisórias do Tribunal Administrativo de Marselha concluiu, num despacho de 20 de outubro de 2009, que os montantes anuais previstos pelo contrato celebrado com a AMS, face aos serviços a prestar por esta e à importância do público abrangido pelo dispositivo promocional adotado, não são destituídos de objeto nem carecem de contrapartida suficiente.

3.9. PLANO DE ATIVIDADES PARA A AEROGARE MP2 E APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DO OPERADOR PRUDENTE NUMA ECONOMIA DE MERCADO

- (157) O Estado francês alega que o critério do operador prudente numa economia de mercado é satisfeito quando a política adotada pelo aeroporto implica benefícios financeiros para a exploração aeroportuária. A análise a efetuar para o efeito deve basear-se nos planos de atividades plurianuais e obedecer a determinados critérios, tais como o valor atual líquido (VAL) e a taxa interna de rentabilidade (TIR), acompanhados de testes de sensibilidade. Neste contexto, há dois princípios subjacentes à análise dos investimentos realizados pelo aeroporto: a tomada em consideração dos «verdadeiros» fluxos de fundos, bem como do valor do tempo, através da atualização destes fluxos de fundos.
- (158) A França considera que a construção da aerogare mp2 teve, nomeadamente, como consequência:
- a mutualização de certos custos entre as duas aerogares, reduzindo os custos das aerogares principais
 - o adiamento de certos investimentos, cujo custo afeta a TIR, tais como a construção da zona de registo «Europa» e da zona de embarque «Europa/Internacional».

⁽²⁹⁾ Decisão 2011/60/UE da Comissão, de 27 de janeiro de 2010, relativa ao auxílio estatal C-12/08 (ex NN 74/07) — Eslováquia — Acordo entre o aeroporto de Bratislava e a Ryanair (JO L 27 de 1.2.2011, p. 24).

⁽³⁰⁾ Conselho do Aeroporto de 15 de novembro de 2005.

- (159) A mutualização dos custos e o adiamento dos investimentos em resultado da nova aerogare mp2 influenciam o nível das tarifas a adotar em relação a esta última, bem como o volume de negócios utilizado no cálculo da TIR.
- (160) Por conseguinte, a França considera que a abordagem adotada pelo aeroporto corresponde à escolha que teria sido feita por um operador privado. Na verdade, considera que a análise efetuada pela PwC está errada quando acusa a França de não ter elaborado um plano de negócios «assente em hipóteses próprias da mp2», termo que não é definido pela dita empresa. A França recorda, a este respeito, que as questões de imputação dos custos entre os diferentes utilizadores dos diversos terminais têm a ver com a análise da tarifação diferenciada praticada no aeroporto e não com o estudo da rentabilidade do projeto da nova aerogare.

4. OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS INTERESSADOS

4.1. AIR FRANCE

4.1.1. SUBVENÇÕES AO INVESTIMENTO CONCEDIDAS À CCIMP

- (161) A Air France alega que, embora as subvenções concedidas com vista à modernização das infraestruturas do aeroporto tenham beneficiado todas as transportadoras presentes na plataforma de Marselha-Provença, as subvenções ao investimento especificamente destinadas à aerogare mp2 são suscetíveis de criar distorções da concorrência entre as companhias aéreas que utilizam cada um dos dois terminais.
- (162) A Air France contesta a apreciação que a Comissão faz na decisão de início do procedimento de que o acesso à aerogare mp2 seria equitativo e não discriminatório. A decisão da CCIMP de reservar essa aerogare ao tráfego «ponto a ponto» teria obrigado a Air France, que também explora voos internacionais e transporta passageiros em trânsito, a cortar a sua exploração a partir de Marselha entre os dois terminais e, consequentemente, a renunciar à utilização da aerogare mp2. A abertura a partir de outubro de 2006 da aerogare mp2 aos voos internacionais explorados pela Ryanair demonstraria, segundo a Air France, o tratamento preferencial concedido pela CCIMP a esse operador. Além disso, a Air France lembra que a aerogare mp2 só prestava serviços a aviões com menos de 200 lugares, o que excluía as aeronaves do tipo Airbus 321, tendo a companhia Air Méditerranée interposto um recurso no Tribunal Administrativo de Marselha com o intuito de fazer reconhecer o caráter arbitrário e discriminatório dessa cláusula das regras de utilização da aerogare mp2.
- (163) A Air France alega que as condições de elegibilidade para a aerogare mp2 inicialmente impostas pela CCIMP parecem ter tido como único objetivo impedi-la de pretender utilizar a nova aerogare, sendo certo que o equilíbrio económico da plataforma não teria sido assegurado se a Air France tivesse podido transferir todas as suas operações para a aerogare mp2, onde o nível das taxas é significativamente reduzido.

4.1.2. SUBVENÇÕES AO FUNCIONAMENTO DA CCIMP

- (164) A Air France alega que o nível da taxa aeroportuária, cobrada por conta do Estado mas integralmente restituída ao gestor do aeroporto, poderia não corresponder aos custos realmente incorridos pelo aeroporto para financiar as medidas decorrentes das prerrogativas de poder público e constituir, por conseguinte, uma subvenção ao funcionamento do aeroporto de Marselha-Provença.

4.1.3. AUXÍLIOS CONCEDIDOS PELO AEROPORTO DE MARSELHA-PROVENÇA A CERTAS COMPANHIAS AÉREAS

4.1.3.1. *Redução das taxas por passageiro para os voos nacionais*

- (165) A Air France não contesta a observação formulada pela Comissão na sua decisão de início do procedimento de que a criação de um terminal de baixo custo poderia corresponder à procura do mercado. Recorda, todavia, que incumbe ao gestor do aeroporto certificar-se da rentabilidade desse projeto.
- (166) A Air France contesta a afirmação da Comissão de que é normal que um gestor aeroportuário privado tente obter o pagamento de taxas mais elevadas pelo transporte dos passageiros das companhias aéreas que optam por

oferecer um serviço mais confortável e cuja clientela se caracteriza por estar mais «disposta a pagar». Alega que não contribuiu para determinar o nível de qualidade do serviço prestado no terminal classificado como «confortável» e questiona que os critérios aplicados pelos gestores aeroportuários para o acesso ao novo terminal destinado aos novos operadores de tipo *low cost* sejam verdadeiramente não discriminatórios. Segundo a Air France, as companhias que historicamente utilizam os terminais estão muitas vezes dependentes dessas infraestruturas. A Air France considera que, por estarem numa situação de monopólio no aeroporto, os gestores aeroportuários podem aumentar abusivamente as tarifas que cobram a essa clientela cativa para oferecerem tarifas apelativas à clientela que utiliza os terminais de baixo custo, uma vez que as companhias *low cost* podem transferir facilmente a sua exploração de uma plataforma aeroportuária para outra.

- (167) A Air France considera que as tarifas praticadas no aeroporto de Marselha-Provença resultam de opções contabilísticas que apenas visavam favorecer as companhias utilizadoras da aerogare mp2. No seu entender, o método de imputação das despesas gerais terá permitido reduzir artificialmente a tarifa da taxa por passageiro aplicável na aerogare mp2. A Air France deseja que a Comissão integre no seu raciocínio o facto de os aeroportos constituírem «infraestruturas essenciais» para as companhias aéreas e que, por conseguinte, uma entidade gestora deve cobrar tarifas que reflitam o custo do serviço prestado (obrigação igualmente imposta pela Diretiva 2009/12/CE).
- (168) A Air France salienta que, tanto quanto é do seu conhecimento, a CCIMP nunca tomou qualquer medida para recuperar os complementos de taxa devidos a título da reavaliação retroativa das tarifas da taxa por passageiro aplicadas na mp2. Faz notar que apesar de, na sequência do despacho de 28 de julho de 2009, o Conselho de Estado ter suspenso, a título cautelar, o pagamento de 20 % da taxa por passageiro aplicada na aerogare mp1, a CCIMP não aumentou o montante da taxa por passageiro em vigor na aerogare mp2. Recorda, assim, que em virtude de o Conselho de Estado não ter anulado as tarifas aplicáveis na aerogare mp1 (decisão de 27 de junho de 2011), os 20 % retidos com base no despacho de medidas provisórias acabaram por ser pagos, na sua totalidade, à CCIMP.
- (169) A Air France salienta que, a Comissão, numa decisão anterior ⁽³¹⁾, concluiu que o sistema de diferenciação das taxas aeroportuárias em função do destino do voo (nacional/internacional) comportava um regime de auxílio incompatível com o mercado comum. A Air France recorda que, tendo a França adotado medidas para suprimir este sistema, a Comissão decidiu não aplicar quaisquer outras disposições adequadas. Conclui deste facto que a decisão anterior da Comissão priva de objeto qualquer nova investigação sobre este regime.

4.1.3.2. *Taxas com vista à abertura de novas rotas*

- (170) Embora a Air France reconheça que qualquer aeroporto tem a obrigação de agir como um operador prudente numa economia de mercado, recorda que também lhe compete demonstrar que o fez verdadeiramente. Para o efeito, deve demonstrar que a medida adotada visa obter, a prazo, um retorno do investimento. Por conseguinte, o seu objetivo deve consistir na melhoria das suas próprias receitas e não no aumento do turismo na região.
- (171) A Air France acrescenta que, para ser aceitável, uma tal medida deve ser transparente, não discriminatória, degressiva e limitada no tempo, de modo a não constituir um financiamento público dos custos de exploração da transportadora que dela beneficia.

4.2. RYANAIR

4.2.1. SUBVENÇÕES AO INVESTIMENTO CONCEDIDAS À CCIMP

- (172) A Ryanair alega que as subvenções ao investimento concedidas com vista à construção da aerogare mp2 demonstram o comportamento de um operador prudente numa economia de mercado.
- (173) Segundo a Ryanair, a análise da Comissão deve ter em conta as receitas extra- aeronáuticas geradas pela aerogare mp2, devido ao aluguer de veículos, à taxa de utilização do parque de estacionamento de automóveis e às receitas comerciais suplementares geradas pelas vendas aos passageiros da aerogare mp2, que também podem ir às lojas da aerogare principal, situada a menos de um minuto a pé da aerogare mp2. A Ryanair conclui deste facto que as receitas não aeronáuticas geradas pelos passageiros da aerogare mp2 contribuem significativamente para a rentabilidade do aeroporto principal.

⁽³¹⁾ Decisão da Comissão de 28 de janeiro de 2009, Auxílio E4/2007, C(2009) 184 final.

- (174) O encerramento do aeroporto, que teria gerado custos adicionais (de despedimento, de despoluição e de oportunidade dos investimentos já realizados), num momento em que o preço de venda do aeroporto era suscetível de ser baixo ou mesmo negativo, não constituía uma alternativa economicamente pertinente em 2006.
- (175) A estratégia seguida pelo aeroporto, que levou a um aumento do tráfego e das receitas e à redução da sua capacidade não utilizada, contribuiu para aumentar o seu valor de mercado. A Ryanair afirma que os ativos respeitantes à aerogare mp2 e os investimentos realizados poderão valorizar o aeroporto em caso de venda, ao contrário do argumento apresentado pela PwC.

4.2.2. FIXAÇÃO DAS TAXAS POR PASSAGEIRO NA AEROGARE MP2

- (176) A Ryanair alega que a decisão que fixa a taxa por passageiro aplicável na aerogare mp2 não é imputável ao Estado, em conformidade com os critérios explicitados pela jurisprudência *Stardust Marine* ⁽³²⁾. Sublinha que a legislação francesa considera que as CCI pertencem a uma categoria específica de entidades públicas caracterizada pela ausência de subordinação ao Estado ⁽³³⁾. Contesta, por conseguinte, a atitude da Comissão que se limita a presumir a imputabilidade das medidas em questão com base no facto de a CCIMP estar sob o controlo do Estado, e recorda que compete à Comissão apreciar, em cada caso, as circunstâncias específicas que levam a determinar, ou não, a imputabilidade da medida.
- (177) A Ryanair acrescenta que, no caso da CCIMP, a França não poderia tomar a iniciativa, nem agiu de forma a incentivar o aeroporto a adotar as medidas em causa. Afirma ainda que, pelo contrário, a DGCA rejeitou repetidamente as tarifas adotadas pela CCIMP ⁽³⁴⁾.
- (178) Subsidiariamente, a Ryanair afirma que a fixação das taxas por passageiro na aerogare mp2 respeita o teste do operador prudente numa economia de mercado. Além disso, defende que, na sua análise, a Comissão não aplicou corretamente o teste do operador prudente, tal como o Tribunal de Justiça exige ⁽³⁵⁾, por diversas razões.
- (179) Em primeiro lugar, a Comissão não deu prioridade à comparação entre as taxas aplicáveis no aeroporto de Marselha-Provença e o preço de mercado. A Ryanair apresentou um estudo em que se conclui que o preço de mercado dos serviços aeroportuários pode ser determinado com base numa comparação com os preços pagos em aeroportos privados semelhantes em toda a Europa. A companhia recorre à comparação com os aeroportos de Luton, Eastern Midlands, Prestwick e Liverpool. Alega que estes aeroportos são explorados sem auxílios estatais e sem intervenção pública e que os preços que aí paga correspondem, em média, a um terço dos praticados no aeroporto de Marselha-Provença. A Ryanair conclui deste facto que o preço que paga no aeroporto de Marselha-Provença pelos serviços aeroportuários não é inferior ao preço de mercado desses serviços e que o preço pago não contém, portanto, elementos de auxílio estatal.
- (180) Em segundo lugar, a Comissão incluiu nos seus cálculos custos irrecuperáveis, em vez de basear a sua apreciação unicamente nos custos marginais. A Ryanair recorda, a este propósito, que o aeroporto de Marselha-Provença foi construído em 1922 e, antes da liberalização do transporte aéreo, era sobretudo utilizado para o tráfego regional financiado pelo Estado sob a forma de serviço público e como base dos aparelhos que combatiam os incêndios florestais. Acrescenta que, para fazer face à diminuição do tráfego registada entre 2001 e 2003, o aeroporto desenvolveu uma estratégia de abertura às companhias de baixo custo, criando uma aerogare especificamente concebida para uso destas. A Ryanair faz notar que, durante vários anos, gerou mais de 40 % do tráfego registado na aerogare mp2. Alega que os aeroportos regionais são pouco atrativos para as companhias aéreas, as quais podem legitimamente esperar obter nas negociações com o aeroporto tarifas tanto mais baixas quanto maior for o volume de passageiros que atraem para a plataforma. A Ryanair lembra que, para concluir que existe um auxílio, a Comissão é obrigada a ter em conta a situação existente no momento em que a medida foi concedida ao beneficiário. Afirma ainda que, no caso em apreço, quando começou a operar no aeroporto de Marselha-Provença, tendo em conta os compromissos contratuais que assumiu em relação ao volume de passageiros transportados, o gestor do aeroporto podia legitimamente esperar um aumento acentuado do tráfego graças à presença da Ryanair na plataforma. A companhia aérea alega que a situação económica nos pequenos aeroportos regionais com excesso de capacidade é diferente da analisada pelo Tribunal de Justiça no acórdão *Charleroi*,

⁽³²⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 16 de maio de 2002, Processo C-482/99, *França/Comissão*, Coletânea 2002, p. I-4397.

⁽³³⁾ A Ryanair cita em apoio deste argumento o parecer do Conselho de Estado de 16 de junho de 1992, n.º 351 654.

⁽³⁴⁾ A Ryanair refere, a este propósito, os pontos da decisão de início do procedimento relativos à não cobrança pela CCIMP dos reembolsos resultantes da aplicação das tarifas retroativas, aos reiterados pedidos da França para que se pusesse termo à aplicação de taxas reduzidas aos voos nacionais e à concessão pela CCIMP de um auxílio ao *marketing* sem autorização prévia das autoridades francesas.

⁽³⁵⁾ A Ryanair refere-se ao acórdão do Tribunal de Primeira Instância, de 17 de dezembro de 2008, T-196/04, *Ryanair/Comissão*.

devido a análise baseada nos custos ser adaptada, caso se considere que lhe é aplicável. A tomada em consideração unicamente dos custos e receitas marginais associados aos contratos celebrados com a Ryanair refletiria o comportamento de um operador prudente numa economia de mercado. A Ryanair acrescenta que não se deve ter em conta os custos associados aos investimentos realizados antes da chegada da Ryanair ao aeroporto e aos custos fixos operacionais. Acrescenta ainda que o facto de o aeroporto ser lucrativo ou deficitário em geral não é pertinente para a existência de um auxílio em benefício da companhia aérea.

- (181) A Ryanair sustenta que a análise dos custos efetuada pela Comissão em aplicação do teste do operador prudente é incorreta, porque não tem em conta o nível de serviço oferecido na aerogare mp2, que é inferior aos serviços prestados às companhias aéreas tradicionais e corresponde, portanto, ao nível das taxas em vigor. Segundo a Ryanair, a aerogare mp2 apenas oferece infraestruturas básicas ⁽³⁶⁾ e tem uma superfície por passageiro consideravelmente inferior à da aerogare principal (1,66 m² contra 6,06 m²). No seu entender, as companhias de baixo custo não devem pagar taxas por serviços que não utilizam, ou que utilizam em menor medida do que as companhias aéreas tradicionais ⁽³⁷⁾. A Ryanair recorda que aplica taxas ao transporte de bagagem para incentivar os passageiros a não registarem bagagem, o que leva a que apenas um terço dos passageiros da Ryanair o façam. Além disso, os passageiros da Ryanair transportam as suas próprias bagagens dos postos de registo até ao posto de controlo, dispensando qualquer infraestrutura aeroportuária. A Ryanair sublinha que, em comparação, a Air France utiliza mais intensamente os serviços de assistência em escala relativos ao manuseamento da bagagem no aeroporto.
- (182) A Ryanair alega que explora os maiores aparelhos que operam no aeroporto de Marselha-Provença, evitando que este tenha de suportar os custos de oportunidade decorrentes da exploração de aparelhos pequenos em relação ao número de passageiros transportados. A Ryanair sublinha que opera com base em rotações com 25 minutos de duração, enquanto as companhias tradicionais, como a Air France, têm tempos de rotação de 45 a 60 minutos. Ora, um tempo de rotação reduzido permite limitar o tempo de utilização das superfícies do aeroporto pelos aparelhos e os passageiros. A Ryanair recorda que os critérios de utilização da aerogare mp2 assentam, além do mais, na exigência de utilização de aeronaves de tipo C que podem ter até 200 lugares e funcionar com tempos de rotação reduzidos.
- (183) Por último, a Ryanair critica o facto de a Comissão não ter em conta, na sua decisão, as externalidades positivas decorrentes da presença da companhia na plataforma, designadamente a valorização da infraestrutura graças ao aumento da sua utilização, tendo em conta os riscos inerentes à exploração das primeiras rotas servidas na plataforma. Alega ainda que a presença de uma companhia aérea num aeroporto cria um efeito virtuoso que faz aumentar o número de passageiros nessa plataforma, melhorando, assim, as infraestruturas comerciais e de transporte presentes no aeroporto, o que reforça a atratividade da plataforma. A Ryanair sublinha que se comprometeu contratualmente a transportar um certo número de passageiros para o aeroporto de Marselha, contribuindo, desse modo, para gerar tais externalidades, o que seria demonstrado, por um lado, pelo aumento do tráfego na plataforma, e nomeadamente na aerogare mp2 e, por outro, pelo aumento do número de companhias aéreas que operam a partir do aeroporto. Salienta, além disso, que este tipo de compromisso leva a que recaia sobre a companhia aérea a totalidade do risco inerente à exploração da rota, e justifica que o aeroporto esteja disposto a aceitar uma taxa de retorno do investimento inferior à que teria exigido na ausência de tais compromissos.
- (184) A Ryanair insta a Comissão a adotar, na sua análise, a abordagem do sistema de «tarifação única», que obriga a ter em conta todas as receitas aeronáuticas e comerciais geradas pela presença de uma companhia aérea numa plataforma. Observa, a este respeito, que transporta mais passageiros por voo do que a Air France e que explora voos «ponto a ponto», cujos passageiros considera mais suscetíveis de gerar receitas comerciais do que os passageiros em trânsito. A Ryanair sublinha que, desde o início das suas operações em Marselha-Provença, se desenvolveram muitas lojas e várias empresas de aluguer de automóveis na aerogare mp2, e que as receitas não aeronáuticas geradas por estas atividades contribuem para a rentabilidade dessa aerogare.
- (185) A Ryanair afirma, por fim, que o facto de as taxas estabelecidas na aerogare mp2 respeitarem o teste do operador prudente numa economia de mercado prova que não existe redistribuição para a Ryanair de quaisquer recursos públicos afetados ao gestor do aeroporto. Mesmo que se demonstrasse a existência de um auxílio ao aeroporto, a Ryanair considera que isso não permitiria concluir que foi ela o seu beneficiário final.

⁽³⁶⁾ A Ryanair lembra que a aerogare mp2 não contém: revestimentos onerosos tipo mármore, tetos falsos, monitores por cima dos postos de embarque, dispositivos de transporte de bagagem até ao átrio principal, carrinhos para bagagens, salas de espera, posto de informação, escadas e tapetes rolantes ou pontes telescópicas.

⁽³⁷⁾ A Ryanair cita, em apoio desta afirmação, a decisão da CAA UK, de 27 de maio de 2011, relativa à denúncia apresentada pela Ryanair contra uma taxa aplicada de forma discriminatória no aeroporto de Gatwick.

- (186) Em seguida, a Ryanair alega que as taxas aplicadas na aerogare mp2 não são de modo algum seletivas, visto que a Comissão não demonstrou que a Ryanair terá beneficiado de condições mais favoráveis do que as outras companhias aéreas no aeroporto de Marselha. Salienta que, para chegar a essa conclusão, não basta verificar que são aplicados diferentes níveis de taxas a diferentes companhias aéreas, e que a Comissão deve tomar em consideração o custo dos serviços prestados pelo aeroporto a cada uma delas, bem como as externalidades positivas e as receitas não aeronáuticas que cada companhia gera. A Ryanair recorda que o seu modelo de negócio a leva a transportar, em cada voo, mais passageiros do que as outras companhias, e que a poupança assim realizada pelo aeroporto em termos de custos de oportunidade evitados se deve refletir no nível das taxas aplicadas à Ryanair.
- (187) Por último, a Ryanair adianta que a diferenciação das tarifas entre voos nacionais e voos internacionais constitui uma discriminação abusiva na aceção do artigo 102.º do TFUE, desde que resulte de uma decisão tomada pelo aeroporto graças à sua posição dominante no que respeita à disponibilização da infraestrutura. A Ryanair alega que os serviços prestados aos passageiros não são fundamentalmente diferentes em função do seu destino (voo doméstico, nacional, internacional) e que a verificação dos documentos de viagem dos passageiros internacionais faz parte das prerrogativas do Estado e, por isso não deve ser financiada pelas taxas aeroportuárias. A Ryanair lamenta que a França não tenha alargado o seu comentário sobre a diferenciação entre voos nacionais e voos Schengen aos voos explorados fora do espaço Schengen, que dão lugar à aplicação de uma taxa mais elevada, de 56 %, na aerogare principal. No seu entender, esse dispositivo de diferenciação constitui um auxílio estatal. A Ryanair sublinha que a Air France e as suas filiais exploram a maioria dos voos nacionais e beneficiam, por conseguinte, do sistema de diferenciação das tarifas. Solicita, por conseguinte, à Comissão que inclua nas medidas em análise a vantagem concedida à Air France em resultado da diferenciação das taxas entre voos Schengen e voos fora do espaço Schengen, a fim de lhe permitir obter indemnizações e juros junto dos tribunais franceses.
- (188) A Ryanair apresentou informações complementares acerca da AMS e da análise que a Comissão terá de efetuar. Afirma que a existência de auxílio no contrato com a AMS deve ser apreciada separadamente das outras medidas. No entanto, se a Comissão decidir apreciá-la juntamente com as condições de que a Ryanair beneficia no aeroporto, a Ryanair propõe que o faça do ponto de vista económico e conclui que, nessa base, o contrato com a AMS terá sido lucrativo para o aeroporto a curto prazo.

4.3. CCIMP

4.3.1. SUBVENÇÕES AO INVESTIMENTO CONCEDIDAS À CCIMP

- (189) A CCIMP concorda com os argumentos apresentados pela França para justificar que as subvenções prescritas, bem como as subvenções afetadas ao financiamento de atividades não económicas, não podem ser classificadas como auxílios estatais. Em todo o caso, os financiamentos públicos concedidos antes da entrada em vigor das Orientações de 2005 não constituem auxílios estatais à luz da Comunicação de 1994. Além disso, as subvenções que constituem auxílios estatais são compatíveis com as regras do TFUE, com base, nomeadamente, no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE. A CCIMP concorda com a França quanto à compatibilidade dos auxílios em causa à luz das condições previstas pelas orientações, sobretudo das condições de proporcionalidade e de necessidade.
- (190) A CCIMP destaca o impacto económico direto e indireto da nova aerogare na região marselhesa e o seu papel no descongestionamento dos aeroportos centrais, na coesão territorial europeia e no reforço das capacidades aeroportuárias face ao risco de saturação ⁽³⁸⁾.
- (191) Na opinião da CCIMP, era indispensável construir uma nova aerogare para permitir a implantação de companhias *low cost*, que raramente servem infraestruturas tradicionais, cujas características não satisfazem o seu modelo de negócio. A CCIMP recorda que só a criação de uma aerogare de tarifas baixas permitiria responder às exigências das companhias *low cost* em matéria de taxas aeroportuárias, em condições de transparência e não discriminação.

4.3.2. SUBVENÇÕES DE FUNCIONAMENTO À CCIMP

- (192) A CCIMP especifica, à semelhança das observações apresentadas pela França, que os fluxos financeiros, num total de [...] milhões de EUR, se referem a contribuições pagas ao serviço geral do aeroporto por serviços prestados. Sublinha que não foi efetuada qualquer transferência de recursos financeiros da CCI para o aeroporto de Marselha-Provença. Recorda que, como qualquer outra empresa presente na região, o aeroporto de Marselha-Provença deve pagar uma taxa para custear as despesas das câmaras de comércio e indústria, tendo pago para o efeito um montante de 213 553 EUR, em 2010.

⁽³⁸⁾ Ver nota de rodapé 18.

4.3.3. FIXAÇÃO DAS TAXAS POR PASSAGEIRO NA AEROGARE MP2

- (193) A CCIMP recorda que a aerogare mp2 de baixo custo oferece serviços simplificados e permite propor uma oferta tarifária diferenciada, confirmando que todos os custos foram tidos em consideração para determinar essas tarifas. A CCIMP conclui, assim, que o aeroporto de Marselha-Provença pode invocar o princípio do operador prudente para justificar a existência de taxas diferenciadas em cada uma das aerogares.
- (194) A CCIMP considera que o método dito «contributivo» utilizado para calcular a taxa de rendibilidade da aerogare mp2 é o único que permite ter em conta a transferência de uma companhia de uma aerogare para a outra, uma vez que as economias de escala implicam uma estabilidade dos custos envolvidos, ao passo que a sua repartição por aerogare implicaria uma diminuição na aerogare principal. Lembra que a construção da aerogare mp2 levou à mutualização de alguns custos entre as duas aerogares, com uma diminuição dos custos das aerogares principais e o adiamento de certos investimentos (adiamento da construção da zona de registo «Europa» e do átrio de embarque «Europa/Internacional»).

4.3.4. MEDIDAS DE INCENTIVO AO ARRANQUE DE NOVAS ROTAS

- (195) A CCIMP declara ter iniciado um plano de desenvolvimento destinado a aumentar a utilização do aeroporto, nomeadamente através da abertura de novas rotas. Segundo afirma, as medidas de incentivo visam cumprir esse objetivo, em conformidade com uma prática habitual dos gestores aeroportuários, como a Comissão referiu na sua decisão relativa ao aeroporto de Manchester ⁽³⁹⁾. O regime instituído deve ser visto, no entender da CCIMP, como uma prática comercial isenta de qualquer auxílio na aceção do artigo 107.º do TFUE, visto tratar-se de um regime aberto, não discriminatório e em vigor por um período limitado, com base em critérios objetivos.
- (196) A CCIMP alega que a classificação como auxílio também deve ser excluída, uma vez que um operador prudente que operasse em condições normais de uma economia de mercado poderia ter sido levado a intervir nas mesmas condições. Acrescenta que as modulações adotadas se inserem numa perspetiva de maximização da rendibilidade do aeroporto e assentam num plano de negócios incluído no dossiê preparatório da Cocco de 14 de setembro de 2009. A atualização desse estudo, tal como foi explicado na resposta da França, confirmaria a rendibilidade das medidas.
- (197) A CCIMP acrescenta que, à luz das práticas normais de mercado por que se deve pautar a apreciação do seu comportamento, o regime instituído continua a ser razoável.

4.3.5. AUXÍLIOS AO MARKETING — CONTRATO CELEBRADO COM A AMS

- (198) A CCIMP afirma ter-se comportado como um operador prudente numa economia de mercado ao celebrar o contrato com a AMS. Precisa que pagou um preço manifestamente proporcional e razoável pelos serviços prestados, tendo em conta as práticas do setor, e contesta a pertinência do estudo apresentado pela Air France, que só analisa sítios Web generalistas. Recorda ainda que, ao contrário destes, os produtos promovidos pelo sítio Web da Ryanair se dirigem a um vasto público de utilizadores da Internet que pretendem comprar bilhetes de avião.
- (199) A CCIMP especifica que só uma ação publicitária direcionada era adequada para atingir o objetivo de aumentar o tráfego da aerogare mp2 e, em especial, o tráfego internacional de passageiros com grande poder de compra. No seu entender, o sítio Web da Ryanair era o único que oferecia uma visibilidade e uma eficácia máximas dos anúncios.
- (200) A CCIMP recorda que o custo anual do contrato com a AMS face ao número de passageiros transportados ascendeu a [...] EUR em 2010.

⁽³⁹⁾ Decisão de 14 de junho de 1999, *Aeroporto de Manchester*, NN 109/98.

4.4. ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES

4.4.1. SUBVENÇÕES CONCEDIDAS À CCIMP

- (201) A Association of European Airlines (AEA) recorda que apoia todas as medidas suscetíveis de contribuir para o desenvolvimento regional, mas afirma que as subvenções concedidas aos pequenos aeroportos regionais não devem causar distorção da concorrência. Segundo a AEA, o setor da aviação deve ser considerado como um setor de atividade em que qualquer intervenção, regulamentar ou financeira, é suscetível de provocar distorções da concorrência. Por conseguinte, as subvenções concedidas aos pequenos aeroportos regionais apenas são aceitáveis na medida em que beneficiem todos os utilizadores sem discriminação e não criem distorções entre os aeroportos situados na mesma zona de influência.
- (202) A AEA alega que é necessário adotar um quadro vinculativo a nível europeu para o setor da aviação no seu conjunto, de modo a evitar subvenções descontroladas e a garantir a concorrência entre os operadores económicos. Esse quadro deve assentar no princípio de que os auxílios à infraestrutura devem ser examinados em função da procura de utilização e não devem favorecer a deslocação do tráfego para regiões onde a procura é pouco dinâmica.

4.4.2. DIFERENCIAÇÃO DAS TARIFAS NA AEROGARE MP2

- (203) A AEA apoia a ideia de que um aeroporto pode diferenciar as suas infraestruturas em função dos serviços prestados aos utilizadores. Afirma porém que, nesse caso, o aeroporto deve calcular as taxas de acordo com os princípios de transparência e proporcionalidade em relação aos custos. Na prática, a AEA adianta que se trata de distinguir os custos associados à utilização de infraestruturas comuns, por um lado, dos custos associados à utilização de infraestruturas específicas, por outro. No seu entender, as companhias aéreas devem pagar as mesmas tarifas pela utilização das infraestruturas centrais (pistas, estacionamento, equipamento de segurança aérea, controlos de segurança, movimentação de bagagem, taxas ambientais e de ruído, se for caso disso). As taxas relativas aos terminais e à movimentação de bagagem podem variar de um terminal para outro, em função da qualidade dos serviços oferecidos às companhias aéreas, e devem ser determinadas com base nos custos incorridos.
- (204) A AEA sustenta igualmente que o acesso aos terminais com serviços reduzidos não deve estar limitado às companhias de baixo custo, mas sim aberto a todas as companhias aéreas, em conformidade com o princípio da não discriminação.
- (205) A fim de garantir que não há distorção da concorrência entre as companhias aéreas presentes numa mesma plataforma aeroportuária, a AEA sublinha que os gestores aeroportuários não devem aumentar as taxas no terminal principal para compensar os custos associados ao terminal de serviços reduzidos.

4.4.3. AUXÍLIOS AO ARRANQUE

- (206) A AEA alega que as companhias aéreas são os verdadeiros beneficiários destes regimes e que os aeroportos regionais só deles beneficiam de forma indireta. Na sua opinião, tais auxílios não devem ser concedidos relativamente a rotas que já sejam exploradas por outra companhia aérea. Segundo a AEA, não se deve considerar que uma rota é «nova» quando já é explorada uma rota idêntica num aeroporto situado na mesma zona de influência. Especifica ainda que, idealmente, se deverá considerar que aeroportos situados a menos de 100 km ou 120 minutos de viagem em TGV estão localizados na mesma zona de influência.
- (207) A AEA considera que três anos constituem um período extraordinariamente longo para um auxílio ao arranque, alegando que a viabilidade de uma rota é evidente ao fim de alguns meses, no máximo um ano. Salienta que o auxílio não deve cobrir custos operacionais recorrentes, como as amortizações dos aparelhos, os custos de aluguer de aparelhos ou a utilização das infraestruturas aeroportuárias.
- (208) A AEA considera que os auxílios ao arranque não devem poder ser cumulados com outros auxílios concedidos para a exploração da mesma rota. Alega que devem ser aplicados mecanismos sancionatórios à transportadora que não respeite os compromissos contratuais. Sublinha ainda que os auxílios concedidos no setor da aviação devem sempre ser restritivos e apenas podem ser autorizados com base num exame caso a caso.

- (209) A AEA defende que os auxílios só devem ser concedidos com base num processo transparente e não discriminatório. As condições em que os auxílios ao arranque são concedidos devem ser publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*. Defende, além disso, que cada contribuição financeira concedida por uma coletividade territorial ou um aeroporto regional deve ser notificada ao Estado-Membro em causa, pelo menos três meses antes da sua entrada em vigor, para que este avalie a necessidade de informar a Comissão Europeia a seu respeito. Caso um auxílio seja notificado, a AEA realça a importância de recordar às coletividades locais que qualquer auxílio pago antes da aprovação da Comissão Europeia será considerado ilegal.

4.5. AIRPORT MARKETING SERVICES

- (210) A AMS começa por alegar que a decisão de celebrar o contrato de 19 de maio de 2006 não é imputável ao Estado francês. Refere que, embora a consulta do Estado através da Cooceco antes de se tomar qualquer decisão sobre as taxas aeroportuárias seja um indício pertinente para determinar a imputabilidade dessas decisões, o mesmo não acontece com a decisão relativa à aquisição de serviços de *marketing*. A AMS sustenta que esta aquisição não tem qualquer relação com as decisões relativas às taxas aeroportuárias aplicáveis e em nada difere de qualquer outra compra de espaço publicitário. A AMS recorda ainda que o critério orgânico em que assenta a análise da Comissão para determinar a imputabilidade ao Estado das decisões da Câmara de Comércio e Indústria é insuficiente à luz das exigências impostas pela jurisprudência *Stardust Marine* ⁽⁴⁰⁾.
- (211) A AMS adianta, seguidamente, que a celebração do contrato de aquisição de serviços de *marketing* está conforme com o comportamento de um operador prudente numa economia de mercado. A AMS salienta que este contrato é semelhante aos celebrados com aeroportos privados como os de Liverpool ou de Oslo Rygge, que seguramente se comportaram como operadores prudentes numa economia de mercado. A AMS esclarece ainda que não faz qualquer discriminação entre aeroportos públicos e privados e que as tarifas que pratica são públicas e facilmente acessíveis no seu sítio Web.
- (212) Subsidiariamente, a AMS alega que as suas tarifas estão conformes com os preços do mercado e que foram fixadas com base no estudo realizado em 2004 pela Mindshare, filial da WPP, uma empresa de prestação de serviços de *marketing*, a pedido da Ryanair. A AMS acrescenta que parceiros como a Hertz e a NeedaHotel compram o espaço disponível no sítio Internet para promoverem os seus próprios serviços e que os contratos celebrados com esses operadores permitem apreciar melhor o preço de mercado. Por último, a AMS declara ter desenvolvido uma oferta tarifária baseada num método normalizado de cálculo da visibilidade dos anúncios publicitários em linha para valorizar a visibilidade oferecida no sítio Web da Ryanair. As tarifas são decididas com base nos custos por milhar de «páginas impressas» e o número de visitas determina um intervalo de preços para a maioria dos serviços de divulgação prestados.
- (213) A AMS alega que a Air France apresentou uma comparação entre os preços oferecidos pela AMS no momento da assinatura do contrato, em 2006, e os preços oferecidos pela Viamichelin em 2011, ao passo que o aeroporto de Marselha-Provença baseou, corretamente, a sua comparação na oferta de preços da Viamichelin para o ano de 2006. Tendo em conta que os preços oferecidos pelos serviços de *marketing* mudam, em média, de seis em seis anos, a AMS considera que as comparações efetuadas pela Air France não são pertinentes.
- (214) A AMS alega ter oferecido condições comerciais particularmente vantajosas ao aeroporto de Marselha-Provença. A este respeito, a AMS recorda que os preços foram congelados entre 2006 e 2011 com base no número de visitas ao sítio Web da Ryanair em abril de 2005, quando, na realidade, esse número aumentou de 0,65 milhões de visitas por dia em 2005 para 1,2 milhões por dia em 2011. Além disso, o número de destinatários da lista de correio eletrónico foi congelado com base no número registado em abril de 2005, apesar de este ter aumentado de 1,2 milhões para 2,6 milhões. A AMS sublinha que a Air France não teve em conta estes elementos relativos ao número de visitas na sua comparação, o que levou a que esta fosse falseada.
- (215) A AMS recorda que o número de visitantes do sítio Web Viamichelin é inferior ao da Ryanair e que esse sítio é pouco conhecido fora de França. A AMS considera, portanto, que não é apropriado para promover um aeroporto a nível europeu, uma opinião confirmada pelo facto de, até hoje, nenhum aeroporto ter recorrido aos seus serviços. A AMS sublinha que o sítio Web Lonely Planet é um sítio australiano pouco conhecido na Europa e que gera um volume de visitas muito inferior ao do sítio Web da Ryanair. Por último, a AMS salienta que os sítios Web que não estão ligados a companhias aéreas são pouco adequados, pois não permitem que o visitante

⁽⁴⁰⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 16 de maio de 2002, *França/Comissão*, C-482/99, Coletânea p. I-04397, n.ºs 52 e 58.

proceda simultaneamente à reserva do seu bilhete de avião. A AMS estima que as tarifas das prestações de *marketing* no sítio da Air France, da British Airways e da Expedia são mais elevadas do que as praticadas no sítio Web da Ryanair, apesar de terem menos visitantes.

- (216) A AMS contesta ainda a ideia de que a Ryanair obrigou o aeroporto de Marselha a celebrar o contrato relativo às prestações de *marketing*. A AMS alega que não tem qualquer interesse em forçar a venda de espaços no sítio Internet da Ryanair, que constituem um recurso finito e são objeto de grande procura.
- (217) A AMS sustenta que a presença de ligações publicitárias no sítio Web da Ryanair chama a atenção dos gestores ou proprietários de aeroportos e que, ao assinalar a presença de uma companhia regular e das receitas não aeronáuticas que lhe estão associadas, aumenta o valor intrínseco dos aeroportos aos olhos de potenciais compradores.
- (218) A AMS alega que a Comissão reconheceu o valor das prestações de serviços de *marketing* na sua decisão Bratislava ⁽⁴¹⁾.
- (219) Por último, a AMS defende que as Orientações de 2005 não são aplicáveis à relação entre um aeroporto e um prestador de serviços de *marketing*.

5. COMENTÁRIOS DA FRANÇA SOBRE AS OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS

- (220) No seu comentário sobre as observações de terceiros, a França afirma que a contribuição da Air France contém várias alegações incorretas.
- (221) A França recorda que o acesso à aerogare mp2, ao contrário do que a Air France afirma, é equitativo e não discriminatório.
- (222) A França esclarece que o aeroporto de Marselha-Provença não pode ser censurado por não ter antecipado a abertura do terminal mp2 aos voos internacionais fora do espaço Schengen, cuja introdução só foi prevista após a assinatura do acordo de céu aberto celebrado entre Marrocos e a União Europeia em 29 de dezembro de 2006. Recorda que os estudos sobre as perspectivas de desenvolvimento do tráfego apontavam, até então, para um desenvolvimento essencialmente intra-Schengen e que, por esse motivo, a construção inicial da aerogare mp2 não previa uma infraestrutura específica para os dispositivos de controlo nas fronteiras, que constituiriam um custo adicional desnecessário. A França sublinha, aliás, que a Air France, que invoca que a impossibilidade de efetuar voos internacionais a partir da aerogare mp2 visava especificamente impedi-la de aceder a esta aerogare, continua a não explorar voos a partir da aerogare mp2, apesar da sua abertura ao tráfego internacional.
- (223) A França recorda que as regras de acesso à aerogare mp2 são motivadas por considerações de conforto e segurança por parte do aeroporto, como por exemplo a dimensão limitada das salas de embarque. A França sublinha que o Tribunal Administrativo de Marselha negou provimento ao recurso interposto pela Air Méditerranée sobre o acesso à aerogare mp2 ⁽⁴²⁾.
- (224) A França contesta a afirmação da Air France de que o equilíbrio económico da aerogare mp2 não teria sido atingido se a Air France tivesse podido transferir a totalidade das suas operações para um terminal onde o montante das taxas era significativamente inferior ao que vigorava no terminal principal. No entender da França, esta afirmação é desmentida pelo facto de o aeroporto ter integrado no seu plano de negócios inicial a hipótese de uma transferência da *navette* da Air France para a aerogare mp2. A França considera que, na realidade, a Air France critica à aerogare mp2 o seu nível de serviço, que não corresponderá às expectativas da sua clientela. Recorda, neste contexto que a diferenciação dos serviços aeroportuários, e das taxas associadas a cada um deles, continua a ser permitida pelos textos europeus e nacionais.
- (225) A França recorda finalmente que considera que o Conselho de Estado não condenou, na sua decisão de 26 de julho de 2011, o método de imputação dos custos entre as aerogares mp1 e mp2, mas afirmou que as

⁽⁴¹⁾ Decisão 2011/60/UE, considerando 114.

⁽⁴²⁾ TA de Marselha, despacho n.º 1101332 do Juiz das medidas provisórias, de 17 de março de 2011, no qual o Tribunal considera que a situação não constitui uma violação suficientemente grave e imediata do interesse público suscetível de justificar uma situação de urgência; indefere o pedido de suspensão e o recurso fica pendente quanto ao mérito.

tarifas da aerogare mp1 eram estabelecidas de acordo com «um modo de cálculo justificado por estudos contabilísticos específicos». A França contesta a observação da Air France de que a CCIMP devia ter aumentado o montante da taxa por passageiro na aerogare mp2 na sequência do despacho de medidas provisórias de 28 de julho de 2009, tendo em conta a ausência de decisão de mérito, e recorda que o aeroporto procedeu a uma revisão significativa da estrutura das suas taxas após a decisão de 26 de julho de 2011.

6. APRECIÇÃO DAS MEDIDAS CONCEDIDAS À CCIMP — EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO

6.1. EXISTÊNCIA DE UM EVENTUAL AUXÍLIO AO INVESTIMENTO EM BENEFÍCIO DA CCIMP

- (226) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, as regras relativas aos auxílios estatais só são aplicáveis quando o destinatário for uma «empresa». O Tribunal de Justiça da União Europeia tem sistematicamente definido as empresas como entidades que desenvolvem uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e do modo como são financiadas. ⁽⁴³⁾ Constitui uma atividade económica qualquer atividade consistente na oferta de bens ou serviços num determinado mercado. ⁽⁴⁴⁾ A natureza económica de uma atividade como tal não depende do facto de a atividade gerar lucros. ⁽⁴⁵⁾
- (227) A atividade das companhias aéreas que consiste em prestar serviços de transporte a passageiros e/ou empresas constitui uma atividade económica. No seu acórdão «Aéroports de Paris», o Tribunal de Justiça considerou que a exploração de um aeroporto, que consiste na prestação de serviços aeroportuários a companhias aéreas e a diferentes prestadores de serviços, constitui igualmente uma atividade económica. No seu acórdão «Aeroporto de Leipzig-Halle», o Tribunal confirmou que a exploração de um aeroporto é uma atividade económica, de que a construção da infraestrutura aeroportuária constitui parte integrante.
- (228) Quanto às medidas de financiamento anteriores, o desenvolvimento gradual das forças de mercado no setor aeroportuário não permite determinar exatamente a partir de quando a exploração de um aeroporto deverá ser indubitavelmente considerada como uma atividade económica. No entanto, o Tribunal reconheceu que a natureza das atividades aeroportuárias evoluiu. No seu acórdão «Aeroporto de Leipzig-Halle», o Tribunal considerou que, a partir de 2000, o financiamento das infraestruturas aeroportuárias já não podia ser excluído da aplicação das regras em matéria de auxílios estatais. Em consequência, a partir da data do acórdão «Aéroports de Paris» (12 de dezembro de 2000), deve considerar-se que a exploração e a construção de infraestruturas aeroportuárias são abrangidas pelo âmbito de aplicação do controlo dos auxílios estatais.
- (229) Pelo contrário, antes do acórdão «Aéroports de Paris», as autoridades públicas podiam legitimamente considerar que o financiamento de infraestruturas aeroportuárias não constituía um auxílio estatal, pelo que tais medidas não tinham de ser notificadas à Comissão. Daqui resulta que a Comissão não pode agora, com base nas regras em matéria de auxílios estatais, questionar as medidas de financiamento concedidas anteriormente ao acórdão «Aéroports de Paris».
- (230) No entanto, embora as medidas concedidas antes do desenvolvimento da concorrência no setor aeroportuário não constituíssem auxílios estatais quando foram adotadas, poderiam ser como tal consideradas em conformidade com o artigo 1.º, alínea b), subalínea v), do Regulamento (CE) n.º 659/1999, caso as condições do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE estivessem preenchidas.
- (231) A Comissão observa que as subvenções seguintes foram concedidas antes do acórdão «Aéroports de Paris» (isto é, antes de 12 de dezembro de 2000). Conclui, por conseguinte, que não tem competência para proceder à sua apreciação no âmbito das regras em matéria de auxílios estatais.

— Subvenção do Conselho Geral, de 14 de dezembro de 1999, no montante de 3 064 000 EUR,

— Subvenção do Conselho Regional, de 24 de outubro de 1997, no montante de 8 032 000 EUR,

— Subvenção do Conselho Regional, de 8 de julho de 1994, no montante de 1 372 000 EUR,

⁽⁴³⁾ Ver a Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4, ponto 2.1), e a jurisprudência conexa, nomeadamente o acórdão do Tribunal de Justiça, de 12 de setembro de 2000, nos Processos apensos C-180/98 a C-184/98, *Pavlov e outros* (Coletânea 2000, p. I-6451).

⁽⁴⁴⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 16 de junho de 1987, no Processo 118/85, *Comissão/Itália* (Coletânea 1987, p. 2599, n.º 7); Processo C-35/96, *Comissão/Itália* (Coletânea 1998, p. I-3851, n.º 36); *Pavlov e outros*, n.º 75.

⁽⁴⁵⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 29 de outubro de 1980, nos Processos apensos 209/78 a 215/78 e 218/78, *Van Landewyck* (Coletânea 1980, p. 3125, n.º 88); acórdão do Tribunal de Justiça, de 16 de novembro de 1995, no Processo C-244/94, *FFSA e outros*, Coletânea 1995, p. I-4013, n.º 21; e acórdão do Tribunal de Justiça, de 1 de julho de 2008, no Processo C-49/07, *MOTOE* (Coletânea 2008, p. 4863, n.ºs 27 e 28).

- Subvenção do Estado, de 26 de abril de 2000, no montante de 290 000 EUR,
- Subvenção do Estado, de 23 de junho de 1999, no montante de 579 000 EUR.

(232) A Comissão limitará, assim, o seu exame às seguintes subvenções:

Quadro 5

Subvenção	Montante total do investimento (1 000 EUR)	Montante total pago (1 000 EUR)
Conselho Geral 27.9.2002	2 098	209
Conselho Geral 26.6.2003	8 920	3 000
Conselho Geral 19.5.2005	15 580	7 600
Área Metropolitana de Marselha-Provença 26.7.2004	16 124	889
Estado francês 19.12.2001	n.c.	5 032
FEDER 22.8.2002	5 280	1 520
Total	48 002	18 250

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

6.1.1. ATIVIDADE ECONÓMICA E NOÇÃO DE EMPRESA

- (234) Neste contexto, a Comissão faz notar que a infraestrutura visada pela presente decisão é comercialmente explorada pela CCIMP, que é a entidade exploradora do aeroporto e cobra taxas aos utilizadores dessa infraestrutura. Por conseguinte, a CCIMP é, pelo menos no que se refere à exploração do aeroporto, uma empresa na aceção do direito da concorrência da União.
- (235) Contudo, independentemente do estatuto jurídico do operador aeroportuário, nem todas as suas atividades são necessariamente de cariz económico. É, pois, conveniente diferenciar e verificar em que medida as diversas atividades têm ou não carácter económico ⁽⁴⁶⁾.
- (236) Conforme constatou o Tribunal de Justiça, as atividades que normalmente incumbem ao Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público não têm um carácter económico e não estão abrangidas pelas disposições relativas aos auxílios estatais. Tais atividades incluem habitualmente a segurança, o controlo do tráfego aéreo, a polícia e as alfândegas ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 19 de janeiro de 1994, no Processo C-364/92, *SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol*, Coletânea 1994, p. I-43.

⁽⁴⁷⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 18 de março de 1997, no Processo C-343/95, *Diego Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova*, Coletânea 1997, p. I-1547. Decisão da Comissão de 19 de março de 2003, N 309/2002. Decisão da Comissão, de 16 de outubro de 2002, N 438/02, Subvenções às administrações portuárias belgas para realização de missões da competência das autoridades públicas.

- (237) Por conseguinte, a Comissão considera que, na ausência de uma obrigação legal para que os aeroportos suportem os custos de financiamento destas atividades e respetivas infraestruturas, a tomada a cargo pelo Estado não constitui normalmente um auxílio estatal ⁽⁴⁸⁾.
- (238) No caso em apreço, afigura-se necessário estabelecer uma distinção em função das atividades em causa, do seguinte modo:
- (239) A título dos custos envolvidos no exercício das missões de poder público, há que reconhecer que os custos das missões de proteção e segurança pública se inserem no exercício de atividades não económicas.
- (240) Importa, antes de mais, reconhecer esse caráter às atividades destinadas a garantir a segurança pública no aeroporto, na medida em que visam prevenir a ocorrência de atos ilícitos e, nomeadamente, combater o terrorismo. A este título, os custos das missões de polícia e da presença dos *Marins-Pompiers* da cidade de Marselha enquadram-se numa tal atividade. O mesmo se aplica às missões aduaneiras.
- (241) Quanto às atividades relacionadas com a segurança pública no aeroporto, elas visam assegurar a proteção de pessoas e bens. O mesmo acontece quando o património em causa faz parte do domínio público, como no caso em apreço. Importa referir, nomeadamente, a título desta missão, as seguintes atividades:
- Rastreio da bagagem de porão;
 - Controlo dos acessos comuns à zona reservada;
 - Rastreio dos passageiros e da bagagem de cabina;
 - Controlo automatizado nas fronteiras por identificação biométrica;
 - Videovigilância.
- (242) Porém, o financiamento público de atividades não económicas necessariamente ligadas ao exercício de uma atividade económica não deve levar a uma discriminação indevida entre companhias aéreas e gestores aeroportuários. De facto, embora seja normal que, num dado sistema jurídico, as companhias aéreas ou os gestores de aeroportos assumam determinados custos a seu cargo, enquanto outros não o fazem, estes últimos beneficiam de uma vantagem, mesmo que esses custos estejam relacionados com atividades que, enquanto tais, são consideradas não económicas. Por conseguinte, é necessário analisar o quadro jurídico aplicável ao gestor aeroportuário, a fim de avaliar se, ao abrigo deste quadro jurídico, os gestores aeroportuários ou as companhias aéreas devem suportar os custos resultantes do exercício de certas atividades que poderiam não ser rentáveis em si mesmas, mas que são inerentes ao exercício de outras atividades económicas.
- (243) A este propósito, a Comissão observa que, de acordo com o direito francês ⁽⁴⁹⁾, os gestores de aeroportos não têm, em princípio, de financiar com fundos próprios as infraestruturas e os equipamentos necessários para essas atividades.
- (244) Em contrapartida, o facto de uma atividade ter caráter obrigatório por força de uma legislação existente não é suficiente para classificar uma missão como atividade não económica. A este título, os custos relativos à conformação das infraestruturas com os requisitos legislativos e regulamentares em matéria de prevenção contra os incêndios, nomeadamente os custos dos equipamentos e redes de deteção de incêndio nas instalações, não podem ser imputados a uma missão de poder público, na medida em que são comuns a todas as empresas. Todas as empresas devem garantir o cumprimento das normas de segurança contra incêndios e suportar os respetivos custos. O mesmo se aplica à segurança da exploração, mesmo que seja imposta pelo caderno de encargos da concessão. Trata-se de custos que qualquer empresa deve suportar normalmente para exercer a sua atividade.
- (245) Resulta, por conseguinte, do acima exposto que só as atividades não económicas indicadas no quadro 6 podem beneficiar de um financiamento público que escape à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais.

⁽⁴⁸⁾ Decisão da Comissão, de 19 de março de 2003, N 309/2002, Segurança aérea — compensação de custos na sequência dos atentados de 11 de setembro de 2001. Ver decisão da Comissão, de 7 de março de 2007, N 620/2006, Construção do aeroporto regional de Memmingen — Alemanha (JO C 133 de 15.6.2007, p. 8).

⁽⁴⁹⁾ O artigo L6332-2 do Código dos Transportes dispõe que «a polícia dos aeródromos [...] é assegurada [...] pelo representante do Estado no departamento»; de acordo com o parecer n.º 381.644 do Conselho de Estado, de 2 de setembro de 2008, sobre a missão de interesse geral, as missões de poder público «continuam exclusivamente a cargo do Estado, que, a fim de dispor de parte dos recursos necessários, pode criar impostos, como a imposição denominada «taxa aeroportuária». O duplo financiamento por um auxílio ao investimento e pela «taxa aeroportuária» está excluído.

Quadro 6

Subvenção	Data	Custos relativos a atividades não económicas (EUR)				Custos relativos a atividades económicas (EUR)
		Segurança pública		Ordem pública		Cumprimento da legislação e/ou segurança da exploração
		Polícia e alfândegas	Bombeiros	Videovigilância, rastreio e controlo	Acesso ao domínio público	
Conselho Geral	27 de setembro de 2002	0	0	0	0	1 118 537,45
Conselho Geral	26 de junho de 2003	259 786,3	0	89 883,11	129 022,39	1 632 851,02
Conselho Geral	19 de maio de 2005	94 192,24	0	105 228,51	203 702,13	1 870 135,77
Área Metropolitana de Marselha-Provença	26 de julho de 2004	0	0	0	0	72 095,00
FEDER	22 de agosto de 2002	0	0	0	0	0
Estado francês	19 de dezembro de 2001	5 032 000	0	0	0	0

(246) Os argumentos precedentes e o quadro 6 permitem elaborar um quadro recapitulativo (quadro 7) dos auxílios ao investimento recebidos pelo aeroporto de Marselha-Provença que são objeto do presente procedimento:

Quadro 7

Subvenção	Montante total do investimento (1 000 EUR)	Montante total pago (1 000 EUR)	Montante das atividades não económicas (1 000 EUR)	Saldo remanescente após dedução das atividades não económicas (1 000 EUR)	Taxa da subvenção deduzidas as atividades não económicas (%)
Conselho Geral 27.9.2002	2 098	209	0	209	10
Conselho Geral 26.6.2003	8 920	3 000	478	2 522	28
Conselho Geral 19.5.2005	15 580	7 600	403	7 197	46
Área Metropolitana de Marselha-Provença 26.7.2004	16 124	889	0	889	6
Estado francês 19.12.2001	n.c.	5 032	n.c.	0	n.c.
FEDER 22.8.2002	5 280	1 520	0	1 520	29
Total	48 002	18 250	5 913	12 337	26

6.1.2. RECURSOS ESTATAIS E IMPUTABILIDADE

- (247) O Conselho Geral concedeu à CCIMP subvenções financiadas por recursos do departamento de Bouches-du-Rhône, que é uma coletividade territorial descentralizada. Os recursos das coletividades territoriais são recursos estatais para efeitos da aplicação do artigo 107.º do TFUE ⁽⁵⁰⁾.
- (248) O mesmo se aplica às subvenções recebidas da Comunidade Urbana da Área Metropolitana de Marselha-Provença.
- (249) As subvenções da DGAC provêm diretamente do Estado central.
- (250) O desenvolvimento do transporte aéreo de mercadorias é parcialmente financiado pelos recursos do FEDER, considerados recursos estatais na medida em que são concedidos sob o controlo do Estado-Membro em causa ⁽⁵¹⁾.
- (251) Dado que as autoridades que concederam as subvenções fazem parte da administração pública e as decisões finais sobre a utilização dos fundos do FEDER são adotadas pela França, estas subvenções são imputáveis ao Estado francês.
- (252) Em conclusão, as medidas visadas pela presente decisão envolveram a utilização de recursos públicos e são imputáveis ao Estado.

6.1.3. VANTAGEM SELETIVA PARA A CCIMP

- (253) A fim de apreciar se uma medida estatal constitui um auxílio a uma empresa, convém determinar se a empresa em questão beneficia de uma vantagem económica que lhe evite suportar custos que normalmente onerariam os recursos financeiros próprios ou se a empresa beneficia de uma vantagem de que não teria beneficiado em condições normais de mercado ⁽⁵²⁾.
- (254) Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, um operador aeroportuário deve suportar os custos de exploração do aeroporto, incluindo os custos de infraestruturas ⁽⁵³⁾.
- (255) Importa assinalar, todavia, a este respeito que os capitais que o Estado põe, direta ou indiretamente, à disposição de uma empresa, em circunstâncias que correspondam às condições normais de mercado, não podem ser classificados como auxílios estatais ⁽⁵⁴⁾.
- (256) É conveniente examinar, portanto, se o Conselho Geral agiu como um operador prudente numa economia de mercado ao decidir participar no financiamento da construção da aerogare mp2.
- (257) A França alega que a CCIMP se comportou como um operador prudente numa economia de mercado ao contabilizar no plano de negócios relativo à construção da aerogare mp2 os fluxos de investimento líquidos da subvenção que recebeu do Conselho Geral. Ao agir desse modo, a França avalia a rentabilidade da aerogare mp2 para o gestor do aeroporto, que não suporta todos os seus custos de realização. No entanto, a Comissão não demonstrou a rentabilidade do investimento do ponto da entidade que concedeu o auxílio, isto é, o Conselho Geral.
- (258) Por conseguinte, segundo a França, não há nenhum elemento que demonstre que o Conselho Geral, ao conceder a subvenção, esperava obter qualquer rentabilidade dos investimentos efetuados na plataforma aeroportuária de Marselha-Provença.

⁽⁵⁰⁾ Acórdão do Tribunal Geral, de 12 de maio de 2011, nos Processos apensos T-267/08 e T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais/Comissão*, n.º 108.

⁽⁵¹⁾ Quanto à classificação dos recursos do FEDER como auxílio estatal, ver a decisão da Comissão no processo N 514/2006, *South Yorkshire digital region broadband project*, ponto 29, e a decisão da Comissão no processo N 44/2010, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, pontos 69 a 70.

⁽⁵²⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 14 de fevereiro de 1990, Processo C-301/87, *França/Comissão*, Coletânea 1990, p. I-307, n.º 41.

⁽⁵³⁾ Acórdão do Tribunal Geral, de 24 de março de 2011, nos Processos apensos T-443/08 e T-445/08, *Freistaat Sachsen a.o./Comissão*, Coletânea 2011, p. II-1311, n.º 107.

⁽⁵⁴⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 16 de maio de 2002, Processo C-482/99, *França/Comissão «Stardust Marine»*, n.º 69.

- (259) A França alega ainda que ⁽⁵⁵⁾, ao conceder uma subvenção para o financiamento da aerogare mp2, o Conselho Geral tinha em vista a realização de um objetivo de interesse geral relacionado com o apoio ao emprego local, ao desenvolvimento regional e à melhoria da conectividade do território.
- (260) Ora, o comportamento de um operador numa economia de mercado é orientado por perspetivas de rentabilidade ⁽⁵⁶⁾. Normalmente, considera-se que o princípio do operador numa economia de mercado é respeitado quando a estrutura e as perspetivas de futuro da empresa permitem esperar, num prazo razoável, um rendimento normal sob a forma de dividendos ou de aumentos de capital, em comparação com uma empresa privada semelhante. Neste contexto, deve ser excluída qualquer reflexão de caráter social, ou de política regional ou setorial ⁽⁵⁷⁾.
- (261) Neste quadro, as eventuais consequências positivas para a economia da região circundante do aeroporto não podem, em caso algum, ser tidas em conta nesta avaliação destinada a determinar se a intervenção contém elementos de auxílio ⁽⁵⁸⁾.
- (262) A França não invocou nenhum outro elemento suscetível de demonstrar que o Conselho Geral considerava estar a comportar-se como um investidor prudente ao conceder as subvenções em questão. Por conseguinte, o Conselho Geral, que não nutria expectativas justificadas relativamente à rentabilidade dos investimentos previstos, não se comportou como um operador prudente numa economia de mercado ao decidir conceder ao aeroporto de Marselha-Provença uma subvenção para o financiamento da segunda aerogare.
- (263) A França não alega que as outras coletividades públicas que contribuíram com as suas subvenções para o financiamento da infraestrutura do aeroporto de Marselha-Provença se comportaram, ao tomarem essa decisão, como operadores prudentes numa economia de mercado. Aliás, nenhum elemento do processo indica que isso possa ter acontecido.
- (264) Consequentemente, as subvenções atribuídas pelo Conselho Geral, a Área Metropolitana de Marselha-Provença e o Estado francês, bem como as financiadas pelo FEDER, concedem à CCIMP uma vantagem que esta não teria obtido em condições normais de mercado.
- (265) No caso em apreço, a Comissão observa que as subvenções de investimento só beneficiam a CCIMP em relação a outros operadores aeroportuários e a outras empresas de outros setores. Por conseguinte, trata-se de uma medida seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

6.1.4. AFETAÇÃO DA CONCORRÊNCIA E DAS TROCAS COMERCIAIS INTRA-UE

- (266) Enquanto entidade gestora do aeroporto de Marselha-Provença, a CCIMP concorre com as outras plataformas aeroportuárias que servem a mesma zona de influência, num raio de menos de 100 km ou 60 minutos de distância. A este propósito, a Comissão observa, nomeadamente, que o aeroporto de Avinhão e o aeroporto de Nîmes se situam na dita zona. Mais especificamente, a Comissão observa que o aeroporto de Nîmes se situa a 98 km e o de Toulon-Hyères a 113 km do aeroporto de Marselha-Provença, e que estes aeroportos também oferecem voos com destino a Bruxelas-Charleroi, Fez e Londres. Do mesmo modo, o aeroporto de Nîmes, tal como o aeroporto de Marselha-Provença, é servido pela Ryanair. Qualquer auxílio concedido à CCIMP é, pois, suscetível de falsear a concorrência. Uma vez que o mercado dos serviços aeroportuários e o mercado do transporte aéreo estão abertos à concorrência intra-União, o auxílio também pode afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros. Além disso, existe concorrência entre os gestores aeroportuários, pelo que a concessão de um auxílio à CCIMP pode reforçar a posição desta última nesse mercado. Acresce que os aeroportos situados no exterior de uma mesma zona de influência também estão em concorrência, dado que as companhias aéreas, sobretudo as de baixo custo, escolhem os seus destinos entre diferentes aeroportos da Europa e fora desta.

6.1.5. CONCLUSÃO SOBRE A EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO

- (267) Pelas razões acima expostas, as subvenções ao investimento num montante total de 12,337 milhões de EUR, concedidas por diversas coletividades públicas para financiar o investimento no aeroporto de Marselha-Provença, designadamente a subvenção de 7,197 milhões de EUR concedida pelo Conselho Geral para a construção da aerogare mp2, constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

⁽⁵⁵⁾ Subsidiariamente, a França argumenta que a subvenção concedida pelo Conselho geral para o financiamento da aerogare mp2 constitui um auxílio compatível com as disposições do Tratado.

⁽⁵⁶⁾ Acórdão do Tribunal de Primeira Instância, de 12 de dezembro de 2000, no Processo T-296/97, *Alitalia/Comissão*, Coletânea 2000, p. II-3871, n.º 84; Acórdão C-305/89, já citado, n.º 20.

⁽⁵⁷⁾ Ver, a este respeito, as Orientações de 2005, ponto 46.

⁽⁵⁸⁾ Ver acórdão do Tribunal de Primeira Instância, de 21 de janeiro de 1999, Processos apensos T-129/95, T-2/96 e T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech Stahlwerke/Comissão*, Coletânea 1999, p. II-17, n.º 120. Ver também acórdão do Tribunal de Justiça, de 10 de julho de 1986, C-40/85, *Bélgica/Comissão*, Coletânea 1986, p. 2321, n.º 13.

6.2. EXISTÊNCIA DE UM EVENTUAL AUXÍLIO AO FUNCIONAMENTO DA CCIMP

6.2.1. FLUXOS FINANCEIROS ENTRE O AEROPORTO DE MARSELHA-PROVENÇA E A CCI

- (268) A França precisa que os fluxos financeiros entre 2001 e 2010, num montante total de [...] milhões de EUR, constituem não uma subvenção à CCIMP, mas sim uma contribuição paga pelo aeroporto ao serviço geral da CCI a título dos serviços faturados, com base nos custos suportados pelo serviço geral⁽⁵⁹⁾. A França alega que o aeroporto de Marselha-Provença nunca beneficiou de um auxílio financeiro do serviço geral da CCI, apresentando uma declaração do revisor de contas da CCIMP que confirma a fiabilidade dos elementos contabilísticos referidos. Nenhum elemento do processo tende a demonstrar o contrário. Nesta base, afigura-se que os serviços foram faturados ao nível dos custos reais.

6.2.2. EVENTUAL AUXÍLIO RESULTANTE DO DISPOSITIVO DA TAXA AEROPORTUÁRIA

- (269) Segundo a legislação francesa, o sistema de taxa aeroportuária visa financiar as missões de poder público, tais como os serviços de segurança, bombeiros, emergência, segurança pública (rastreo da bagagem de porão, controlo dos acessos comuns, rastreo dos passageiros e da bagagem de cabina), bem como os controlos automatizados nas fronteiras.
- (270) A Comissão deve verificar se este mecanismo de redistribuição não pode gerar situações de sobrecompensação equiparáveis a auxílios, tanto mais que o dito mecanismo depende do número de passageiros.
- (271) Todavia, o sistema instituído pelo artigo 1609 *quater* do Código Geral dos Impostos e pelo Decreto interministerial de 30 de dezembro de 2009 relativo às modalidades de declaração das entidades exploradoras de aeroportos com vista à fixação da tarifa por passageiro da taxa aeroportuária, alterado em 2012, pretende prevenir qualquer sobrecompensação, conjugando um sistema de cálculo baseado nos custos gerados com eventuais correções *a posteriori*.
- (272) A este título, o cálculo da taxa aeroportuária é efetuado do seguinte modo: o aeroporto paga um adiantamento sobre os custos relativos às missões definidas pelos textos pertinentes e depois envia à direção local da DGAC uma declaração desses custos, bem como os dados relativos ao tráfego gerado, para controlo e certificação à luz da legislação em vigor. A administração central da DGAC realiza então um segundo controlo, tendo em conta os anos anteriores. As taxas são seguidamente fixadas por decreto interministerial aeroporto a aeroporto, em função dos custos em que cada um incorreu no exercício das missões de poder público que lhe foram confiadas.
- (273) Além disso, o cálculo da taxa baseia-se numa previsão plurianual dos custos e do tráfego, bem como nos mecanismos de ajustamento de um ano para o outro; complementarmente, há controlos *a posteriori* que permitem corrigir uma eventual sobrecompensação.
- (274) Em consequência, dado que o produto da taxa é efetivamente utilizado para cobrir atividades de poder público e que o montante cobrado pelo aeroporto de Marselha-Provença não excede os custos incorridos no âmbito dessas missões, não se pode considerar que existe uma vantagem seletiva em benefício do aeroporto. Por conseguinte, a taxa aeroportuária paga à CCIMP não pode constituir um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

6.3. COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO AO INVESTIMENTO COM O MERCADO COMUM

- (275) A Comissão avaliou se o auxílio pode ser considerado compatível com o mercado interno. O artigo 107.º, n.º 3, do TFUE prevê exceções à proibição geral de auxílios enunciada no n.º 1 do mesmo artigo. Neste contexto, as Orientações de 2005 constituem uma base para que os auxílios aos aeroportos possam ser considerados compatíveis com o mercado interno ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c).
- (276) De acordo com o ponto 61 das Orientações de 2005⁽⁶⁰⁾, os auxílios ao financiamento das infraestruturas aeroportuárias podem ser declarados compatíveis, nomeadamente nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alíneas a), b) ou c), e do artigo 93.º, n.º 2, se:
- a construção e a exploração da infraestrutura respondem a um objetivo de interesse geral claramente definido (desenvolvimento regional, acessibilidade, etc.);

⁽⁵⁹⁾ Os serviços prestados pelo serviço geral ao serviço aeroportuário consistiram, segundo a França, em tarefas administrativas e de organização, gestão dos recursos humanos e consultoria jurídica.

⁽⁶⁰⁾ Para mais pormenores sobre a apreciação *ratione temporis* das Orientações de 2005, a Comissão remete para os pontos 218 a 222 da decisão de início do procedimento.

- ii) a infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo fixado;
- iii) a infraestrutura oferece perspectivas satisfatórias de utilização a médio prazo, nomeadamente em relação à utilização das infraestruturas existentes;
- iv) o acesso à infraestrutura está aberto a todos os potenciais utilizadores de forma equitativa e não discriminatória;
- v) o desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado numa medida contrária ao interesse comunitário.

Para além do respeito destes critérios, importa determinar a necessidade do auxílio ⁽⁶¹⁾. O montante do auxílio deve limitar-se ao necessário para atingir o objetivo fixado.

6.3.1. COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO AO INVESTIMENTO PARA O FINANCIAMENTO DA AEROGARE MP2

- i) A construção e a exploração da infraestrutura correspondem a um objetivo de interesse geral claramente definido (desenvolvimento regional, acessibilidade, etc.)
- (277) Segundo o caderno de encargos aplicável à concessão do aeródromo de Marselha-Provença, a construção da infraestrutura fica a cargo do concessionário, que é responsável pela mesma. Uma vez que o operador do aeroporto decidiu e suportou os custos do investimento, trata-se, portanto, de um auxílio ao investimento a favor desse operador.
- (278) No entender da França, o aeroporto de Marselha-Provença iria enfrentar problemas de congestionamento num prazo relativamente curto. Segundo o plano de negócios elaborado em novembro de 2004, a previsão de saturação do aeroporto de Marselha-Provença foi antecipada para 2007 em relação ao balcão de registo e para 2016 em relação às zonas de embarque, caso não se fizessem novas melhorias. O primeiro objetivo consistia, assim, em fazer face à saturação da aerogare a curto prazo, tendo em vista o aumento do tráfego aéreo previsto.
- (279) O segundo objetivo era promover o desenvolvimento económico da região através de uma melhor exploração do aeroporto e do aumento do tráfego aéreo. Para o efeito, o desenvolvimento de um serviço complementar ao já oferecido no aeroporto de Marselha-Provença, em conformidade com a estratégia do aeroporto de promover a implantação de companhias aéreas de baixo custo, era considerado como um eixo de desenvolvimento da atividade aeroportuária. Por um lado, a construção da aerogare mp2 era indispensável para oferecer serviços diferenciados às companhias de baixo custo que ainda não eram prestados na região; esta aerogare foi especificamente concebida para se adequar o melhor possível a essa nova função do aeroporto. Com efeito, a aerogare mp2 responde a necessidades diferentes de clientes dispostos a aceitar um nível de serviço simplificado para beneficiarem de custos mais baixos. As companhias que pretendem prestar esses serviços simplificados não poderiam instalar-se na aerogare mp1, cuja utilização está sujeita a taxas aeroportuárias substancialmente mais elevadas, em conformidade com a superior qualidade das suas infraestruturas e o nível mais elevado dos seus custos. Este nível de tarifas teria necessariamente de se repercutir no preço dos bilhetes de avião. A procura deste tipo de serviços simplificados é, na verdade, sensível a qualquer aumento dos custos. Por outro lado, as condições de exploração da aerogare mp1 não eram compatíveis com a necessária rapidez de embarque e desembarque dos passageiros.
- (280) A França alegou que a realização do projeto devia influenciar substancialmente a evolução económica e social da região, muito em especial a redinamização do emprego, ao passo que a perda de tráfego na aerogare mp1 destruiu postos de trabalho.
- (281) Por conseguinte, a construção da aerogare mp2 está conforme com o plano de ação de 2007 sobre o reforço das capacidades, eficácia e segurança dos aeroportos na Europa ⁽⁶²⁾, no qual se afirma que «tendo em conta a evolução do tráfego prevista, a Europa ver-se-á confrontada com um desfasamento cada vez maior entre a capacidade e a procura» nos aeroportos e se conclui que «a crise de escassez de capacidade nos aeroportos representa uma ameaça para a segurança, a eficiência e a competitividade de todos os intervenientes na cadeia de oferta de transporte aéreo» ⁽⁶³⁾. Segundo este plano de ação, não só é necessário utilizar mais eficazmente as infraestruturas disponíveis, como também «apoiar a criação de novas infraestruturas»; a Comissão assinala a importância dos aeroportos regionais para gerir a escassez de capacidades.

⁽⁶¹⁾ Decisão da Comissão de 18 de fevereiro de 2011 no processo de auxílio estatal NN 26/2009 — Grécia — Ampliação do aeroporto de Ioannina, pontos 69 e 70.

⁽⁶²⁾ COM(2006) 819 final.

⁽⁶³⁾ Plano de ação, n.º 7 e caixa da página 4.

(282) À luz do que precede, há que concluir que a construção e a exploração da aerogare mp2 respondem a objetivos de interesse geral claramente definidos, pelo que o critério de compatibilidade se encontra satisfeito no caso em apreço.

ii) A infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo fixado

(283) Tendo em conta as previsões de tráfego, o gestor aeroportuário considerou dois cenários de adaptação da plataforma para fazer face aos problemas identificados de saturação dos balcões de registo e das zonas de embarque. Os planos de atividades apresentados em novembro de 2004 e atualizados em setembro de 2005 e maio de 2006 demonstram que o cenário assente na construção de uma nova aerogare de baixo custo apresentava melhores perspectivas de rentabilidade. Além disso, o plano de negócios de setembro de 2005, atualizado em maio de 2006, atendendo ao auxílio concedido pelo Conselho Geral, permite concluir que o projeto de criação da aerogare mp2 apresenta uma rentabilidade mais elevada do que o projeto alternativo de remodelação da plataforma tendo em conta as hipóteses de tráfego ⁽⁶⁴⁾. A construção da aerogare mp2 constituía, portanto, a opção mais adequada à prossecução do objetivo de resolver os problemas de saturação do aeroporto, desenvolvendo simultaneamente o tráfego na plataforma Marselha-Provença.

(284) Além disso, a construção da aerogare mp2 foi executada com base na remodelação do antigo terminal de mercadorias, não utilizado, permitindo, assim, uma otimização da infraestrutura existente.

(285) Por último, a aerogare mp2 foi especificamente concebida para oferecer às companhias de baixo custo um nível de serviço compatível com o seu modelo comercial, enquanto a aerogare mp1 se afigurava inadequada para acolher este tipo de tráfego, nomeadamente devido à falta de estacionamento de contacto e a um tempo de colocação das pontes telescópicas incompatível com os períodos de rotação inferiores a 30 minutos que caracterizam o modelo económico das companhias de baixo custo. Pelo contrário, a aerogare mp2 foi concebida de forma a permitir que os passageiros se desloquem a pé do local de embarque até à área de estacionamento dos aviões. Por conseguinte, a forma como a remodelação da aerogare mp2 foi concebida torna este projeto especificamente adaptado para o acolhimento do tráfego das companhias de baixo custo, identificado como o elemento essencial da estratégia de aumento do tráfego na plataforma de Marselha-Provença, bem como do desenvolvimento das atividades económicas e do emprego regional direta e indiretamente ligadas com esta.

(286) A outra opção para evitar a saturação do aeroporto consistiria em ampliar a aerogare mp1 existente. Atendendo à natureza do projeto, os seus custos foram tanto quanto possível reduzidos, tendo a construção da aerogare mp2 sido escolhida como a opção menos onerosa e mais suscetível de fazer aumentar o tráfego.

(287) Por estes motivos, é lícito concluir que a infraestrutura em causa é necessária e proporcional aos objetivos estabelecidos.

iii) A infraestrutura oferece perspectivas satisfatórias de utilização a médio prazo, nomeadamente em relação à utilização das infraestruturas existentes.

(288) O plano de negócios de novembro de 2004 estima que a capacidade das salas de embarque e de registo da aerogare de baixo custo ascende a 3,8 milhões de passageiros e apresenta projeções de tráfego *low cost* para o período de 2005-2021. Estas projeções revelam que a capacidade utilizada da aerogare mp2 deverá rondar os 50 % a partir de 2012 e os 89 % em 2021. As estimativas do tráfego em que assenta o plano de negócios foram corroboradas pelo tráfego efetuado na aerogare mp2 entre 2006 e 2010.

Quadro 8

Anos	Tráfego previsional (PAX)	Tráfego efetuado	Taxa de utilização da capacidade — previsional (**) (%)
2006	250 000	107 418 (*)	6,58
2007	900 000	934 481	23,68

⁽⁶⁴⁾ O cenário sem construção da nova aerogare apresenta um *cash-flow* total acumulado neste período de [...] * EUR, enquanto o cenário com construção da aerogare mp2 apresenta um *cash-flow* total acumulado no mesmo período de [...] * EUR. A diferença entre os dois cenários produz uma TIR de [...] * %.

Anos	Tráfego previsual (PAX)	Tráfego efetuado	Taxa de utilização da capacidade — previsual (**) (%)
2008	1 200 000	1 059 663	31,58
2009	1 450 000	1 670 240	38,16
2010	1 650 000	1 730 000	43,42
2011	1 850 000	1 372 164	48,68
2012	2 050 000	1 811 616	53,94

(*) O reduzido tráfego registado em 2006 é explicado pela abertura tardia (outubro de 2006) da aerogare mp2.

(**) capacidade total: 3,8 milhões de passageiros

- (289) Além disso, uma vez que a aerogare mp1 e a aerogare mp2 oferecem serviços diferentes, a apreciação das perspetivas de utilização da aerogare mp2 não deve ser baseada na evolução do tráfego registada na aerogare principal. Em qualquer caso, o tráfego efetuado em 2006 e 2010 revela que a taxa de utilização da capacidade da aerogare mp1 se manteve estável após a abertura da segunda aerogare.

Quadro 9

Anos	Tráfego efetuado	Taxa de utilização da capacidade — realizada (*) (%)
2006	6 008 466	69,86
2007	6 028 292	70,09
2008	5 907 174	68,68
2009	5 619 879	65,34
2010	5 799 435	67,43
2011	5 990 703	69,65
2012	6 483 863	75,39

(*) capacidade total: 8,6 milhões de passageiros

- (290) Por conseguinte, a nova infraestrutura oferece boas perspetivas de utilização a médio prazo, nomeadamente no que respeita à utilização das infraestruturas existentes.

iv) O acesso à infraestrutura está aberto a todos os potenciais utilizadores de forma equitativa e não discriminatória

- (291) De acordo com as informações fornecidas pela França, designadamente as regras de utilização da aerogare mp2 reproduzidas pela Comissão na sua decisão de início do procedimento, a nova infraestrutura é posta à disposição de todos os potenciais utilizadores (empresas de transportes aéreos) de forma equitativa e não discriminatória.

v) O desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado numa medida contrária ao interesse comunitário

- (292) A intensidade do auxílio não excede 50 % dos custos elegíveis. Embora o aeroporto de Marselha-Provença seja o único aeroporto da categoria B na zona de influência, o tráfego relativo à aerogare mp2 corresponde a ligações de ponto a ponto, que também podem ser desenvolvidas nos pequenos aeroportos regionais. O aeroporto de Avinhão situa-se a cerca de 75 km e 45 minutos de viagem e o aeroporto de Nîmes Garons está situado a cerca de 100 km e 60 minutos de viagem. O aeroporto de Toulon situa-se a 113 km do aeroporto de Marselha-Provença e, por conseguinte, também pertence potencialmente à mesma zona de influência.

(293) Ora, as informações disponíveis não indicam que a abertura da aerogare mp2 tenha travado o desenvolvimento destes aeroportos, nem afetado o desenvolvimento das trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum.

vi) Necessidade do auxílio

(294) Segundo as previsões dos planos de atividades, a construção da aerogare não teria sido rentável sem o auxílio. Por conseguinte, este era necessário no momento em que a decisão de investimento foi tomada, visto que um investidor privado não teria construído o terminal sem apoio do Estado. Além disso, tendo em conta a intensidade limitada do auxílio, a Comissão considera que este não é desproporcionado.

6.3.2. COMPATIBILIDADE DA SUBVENÇÃO DO FEDER PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AÉREO DE MERCADORIAS.

i) A construção e a exploração da infraestrutura respondem a um objetivo de interesse geral claramente definido ⁽⁶⁵⁾

(295) A subvenção concedida responde ao objetivo de desenvolver a atividade de transporte de mercadorias no aeroporto de Marselha-Provença e de fomentar, assim, atividades económicas geradoras de emprego numa zona que regista uma taxa de desemprego consideravelmente superior à média nacional.

(296) A assistência concedida pelo FEDER faz parte do documento de programação «Objetivo n.º 2» dos fundos estruturais para o período 2000-2006, referente às regiões com problemas estruturais e cuja reconversão económica e social deve ser apoiada ⁽⁶⁶⁾.

(297) A subvenção concedida pelo FEDER para o desenvolvimento da atividade de transporte de mercadorias no aeroporto de Marselha-Provença responde, portanto, a um objetivo de interesse geral claramente definido.

ii) A infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo fixado

(298) As informações disponíveis mostram que as quantidades de mercadorias transportadas registaram uma diminuição acentuada no aeroporto de Marselha-Provença em 1997 e em 2008. O apoio à manutenção da atividade de transporte de mercadorias foi, deste modo, considerado com vista a otimizar as infraestruturas existentes, nomeadamente a pista e as áreas circundantes que dispunham de longos períodos de disponibilidade essencialmente de noite.

(299) As adaptações realizadas prenderam-se com a segurança da circulação rodoviária, a adaptação dos terminais de mercadorias desocupados, a criação de áreas de estacionamento dos aviões o mais próximas possível do terminal de mercadorias para reduzir o tempo de tratamento, e a ampliação das áreas para tornar a zona mais atrativa.

(300) O aeroporto de Marselha-Provença realizou as obras descritas, num montante total de 5 280 000 EUR. Por conseguinte, a subvenção recebida, no valor de 1 520 000 EUR, não excedeu 28,79 % da dotação financeira total do projeto. Além disso, a convenção celebrada em 22 de agosto de 2002 entre o aeroporto de Marselha-Provença e a prefeitura da região PACA dispõe, no artigo 5.º, que o pagamento do auxílio comunitário só teria lugar mediante a apresentação de documentos comprovativos do progresso das obras e se o cofinanciamento aprovado no âmbito do plano de financiamento fosse efetivamente respeitado.

⁽⁶⁵⁾ A Comissão aplica o mesmo critério de compatibilidade para o transporte de mercadorias, ver Decisão SA.30743 — C/11 (ex N 138/10) da Comissão, de 23 de julho de 2014 — Alemanha — Financiamento de medidas de infraestrutura no aeroporto de Leipzig/Halle (JO C 284 de 28.9.2011, p. 6), ponto 128.

⁽⁶⁶⁾ Regulamento (CE) n.º 1260/1999 do Conselho, de 21 de junho de 1999, que estabelece disposições gerais sobre os fundos estruturais (JO L 161 de 26.6.1999, p. 1), artigo 1.º.

- (301) Conclui-se, assim, que a infraestrutura construída é necessária e proporcional ao objetivo de interesse geral perseguido.
- iii) A infraestrutura oferece perspectivas satisfatórias de utilização a médio prazo, nomeadamente em relação à utilização das infraestruturas existentes
- (302) Embora o aeroporto de Marselha-Provença tenha registado uma diminuição do tráfego de mercadorias após a saída da Aéropostale (primeiro cliente do setor de transporte de mercadorias) e da falta de espaço de porão na *navette* Marselha-Orly, apostou-se no desenvolvimento de uma plataforma de carga com destino ao Magrebe para permitir a manutenção dos postos de trabalho locais diretamente ligados a essa atividade e otimizar, simultaneamente, a infraestrutura disponível.
- (303) Os resultados de tráfego demonstram que a tonelagem transportada aumentou mais de 20 % entre 2005 e 2010.
- (304) A nova infraestrutura oferece, por conseguinte, boas perspectivas de utilização a médio prazo, nomeadamente no que se refere à utilização das infraestruturas existentes que serão otimizadas pelas obras previstas.
- iv) O acesso à infraestrutura está aberto a todos os potenciais utilizadores de forma equitativa e não discriminatória
- (305) De acordo com as informações disponíveis, nenhuma regra de exploração limita o acesso às infraestruturas de transporte de mercadorias. A zona de carga acolhe os operadores de transporte expresso de mercadorias, os operadores de assistência em escala, as companhias de transporte de mercadorias e os transportadores rodoviários.
- (306) Conclui-se do acima exposto que o acesso à infraestrutura de transporte de mercadorias está aberto a todos os utilizadores de forma equitativa e não discriminatória.
- v) O desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado numa medida contrária ao interesse comunitário
- (307) O auxílio concedido no âmbito do projeto de desenvolvimento da atividade de transporte de mercadorias é limitado a 28 % do montante total das obras. Além disso, este projeto contribuiu para o desenvolvimento do sistema europeu de transportes e para o desenvolvimento económico.
- (308) Em consequência, é lícito concluir que a evolução das trocas comerciais não foi afetada numa medida contrária ao interesse comum.
- vi) Necessidade do auxílio
- (309) O investimento foi decidido numa situação caracterizada pela abertura da linha de TGV Paris-Marselha em 2000 e pela redução do tráfego aéreo depois do 11 de setembro de 2001. A capacidade financeira do aeroporto Marselha-Provença diminuiu, aliás, regularmente e de forma acentuada entre 2000 e 2003. A CCIMP teve, por isso, de reagir à erosão do tráfego de passageiros e de mercadorias. Previa-se também a realização de obras dispendiosas em 2005-2006 para reabilitar as duas pistas. Nestas condições, apesar de a rentabilidade do projeto não estar posta de parte, o retorno do investimento teria sido mais aleatório, pelo menos durante um período razoável. Por conseguinte, é provável que, sem a subvenção do FEDER, o aeroporto, preocupado com a diminuição do tráfego de passageiros, tivesse adiado ou mesmo anulado os seus investimentos na atividade de transporte de mercadorias.
- (310) Tendo em conta as condições de mercado existentes quando o auxílio foi concedido, as quais se caracterizavam por volumes de carga variáveis no aeroporto, um nível de risco elevado e perspectivas de rentabilidade incertas, num mercado recentemente liberalizado, é muito provável que um investidor privado não investisse no desenvolvimento do transporte de mercadorias no aeroporto de Marselha. Consequentemente, o auxílio era necessário para atingir o objetivo perseguido. Além disso, atendendo à intensidade limitada do auxílio, a Comissão considera que este não era desproporcionado em relação à realização desse objetivo.

6.3.3. COMPATIBILIDADE DAS SUBVENÇÕES DO CONSELHO GERAL, DE 27 DE SETEMBRO DE 2002 E DE 26 DE JUNHO DE 2003, E DA SUBVENÇÃO DA COMUNIDADE URBANA DA ÁREA METROPOLITANA DE MARSELHA PROVENÇA, DE 26 DE JULHO DE 2004, PARA O ALARGAMENTO, A REESTRUTURAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO DO AERÓPORTO

i) A construção e a exploração da infraestrutura respondem a um objetivo de interesse geral claramente definido (desenvolvimento regional, acessibilidade, etc.)

(311) As subvenções de 2002 e 2003 diziam respeito a obras de renovação da pista principal, às juntas entre placas das áreas de estacionamento de aviões, à construção de rampas de ligação e criação de saídas rápidas, que permitiriam aumentar o número de operações por hora e otimizar, assim, a utilização da infraestrutura existente. Conclui-se das informações fornecidas pela França que as duas pistas do aeroporto não foram objeto de qualquer alteração entre 1980 e 2000, enquanto o número de movimentos comerciais passou de 46 603 para 100 047. Esta medida tinha, portanto, o objetivo de fazer face à saturação iminente das áreas aeronáuticas do aeroporto.

(312) A subvenção de 2004 contribuiu para financiar a expansão da capacidade da zona 1, a otimização da pista 1 e a reconstrução da pista 2. Estas adaptações foram consideradas necessárias para permitir que o aeroporto de Marselha-Provença fizesse face a um aumento significativo do tráfego europeu, tendo em conta as previsões relativas à evolução do número de passageiros ⁽⁶⁷⁾.

(313) A construção de um terminal ferroviário acessível ao TGV visava coordenar melhor os diferentes modos de transporte.

(314) À semelhança do que foi salientado a respeito da construção da aerogare mp2, a Comissão conclui que a ampliação, a reestruturação e o desenvolvimento do aeroporto respondem a objetivos de interesse geral que consistem em assegurar a continuidade do tráfego aéreo e o seu desenvolvimento futuro.

ii) A infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo fixado

(315) As obras efetuadas eram necessárias para aumentar e manter a capacidade das pistas do aeroporto, bem como para solucionar os estrangulamentos existentes e otimizar a ligação com a rede ferroviária de alta velocidade.

(316) Além disso, a subvenção do Conselho Geral representa 9,5 % do montante das obras realizadas e 7 % do programa de equipamento inicial. A subvenção da Comunidade Urbana da Área Metropolitana de Marselha-Provença representa 6,2 % do montante das obras realizadas e 5,6 % do montante do programa previsional das obras.

(317) Há que concluir, assim, que a infraestrutura construída é necessária e proporcional ao objetivo de interesse geral prosseguido.

iii) A infraestrutura oferece perspectivas satisfatórias de utilização a médio prazo, nomeadamente em relação à utilização das infraestruturas existentes

(318) As adaptações financiadas foram consideradas necessárias para acolher um tráfego suplementar. Ora, resulta dos dados disponíveis que o número de passageiros transportados no aeroporto de Marselha-Provença aumentou mais de 25 % entre 2006 e 2012. Além disso, atualmente as pistas têm capacidade para 140 000 movimentos por ano. De acordo com as projeções apresentadas no relatório do Plano de Exposição ao Ruído em anexo ao decreto camarário de 4 de agosto de 2006, o objetivo de tráfego do aeroporto para 2015 seria atingido, com 113 909 movimentos, tal como o objetivo para 2020, com 122 449 movimentos. Deste modo, as obras de beneficiação das pistas e das rampas de acesso e de saída permitem fazer face às projeções de tráfego até 2020 e a infraestrutura tem perspectivas de utilização satisfatórias.

iv) O acesso à infraestrutura está aberto a todos os potenciais utilizadores de forma equitativa e não discriminatória

(319) As informações disponíveis permitem concluir que as infraestruturas estão abertas a todos os potenciais utilizadores de forma equitativa e não discriminatória.

⁽⁶⁷⁾ As projeções apresentadas pela convenção de parceria celebrada em 14 de maio de 2004 entre o aeroporto de Marselha-Provença e a Comunidade Urbana da Área Metropolitana de Marselha-Provença apontam para um aumento anual de 5 % do tráfego nacional e de quase 10 % do tráfego internacional, entre 2003 e 2006.

v) O desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado numa medida contrária ao interesse comunitário

(320) Tal como indicado nos considerandos 293 e 308, o desenvolvimento do tráfego no aeroporto de Marselha-Provença não afetou a atividade dos aeroportos situados na mesma zona de influência e a evolução das trocas comerciais não foi afetada de maneira contrária ao interesse comum.

vi) Necessidade do auxílio

(321) O investimento foi decidido numa situação caracterizada pela abertura da linha de TGV Paris-Marselha em 2000 e pela redução do tráfego aéreo depois do 11 de setembro de 2001. A capacidade financeira do aeroporto Marselha-Provença diminuiu, aliás, regularmente e de forma acentuada entre 2000 e 2003. A CCIMP teve, por isso, de reagir à erosão do tráfego de passageiros e de mercadorias. A intensidade desses auxílios limitava-se a 13 % ⁽⁶⁸⁾. Como os investimentos nas áreas aeronáuticas não podiam ter sido evitados, sem a subvenção, o programa sofreria uma redução de mais de 3 milhões de EUR, que afetaria provavelmente as obras de beneficiação do interior da zona 1, as quais serviram para acolher os operadores turísticos, propor balcões de venda de bilhetes às companhias e remodelar as lojas. Ora, foram estes os investimentos que permitiram acolher companhias estrangeiras e operadores turísticos, e desenvolver as taxas comerciais.

(322) Tendo em conta as condições de mercado existentes quando o auxílio foi concedido, as quais se caracterizavam pela falta de experiência e de iniciativa dos operadores privados, pouco propensos a investir em infraestruturas aeroportuárias, por um nível de risco elevado e por perspectivas de rentabilidade incertas num mercado recentemente liberalizado, muito provavelmente um investidor privado não teria investido na reconstrução de uma infraestrutura aeroportuária e numa ligação do TGV ao aeroporto de Marselha. Consequentemente, o auxílio era necessário para atingir o objetivo prosseguido. Além disso, dada a intensidade limitada do auxílio, a Comissão considera que este não foi desproporcionado relativamente à realização desse objetivo.

7. APRECIÇÃO DAS MEDIDAS CONCEDIDAS ÀS COMPANHIAS AÉREAS UTILIZADORAS DO AEROPORTO — EXISTÊNCIA DE UM AUXÍLIO

7.1. EVENTUAL AUXÍLIO CONCEDIDO PELA REDUÇÃO DA TAXA POR PASSAGEIRO PARA OS VOOS NACIONAIS

(323) Numa decisão anterior ⁽⁶⁹⁾, a Comissão concluiu que existia um regime de auxílio incompatível com o mercado comum a favor das companhias que realizam voos para destinos nacionais. A França adotou medidas para suprimir este dispositivo.

(324) O excerto da deliberação da Cocomo de 2007 apresentado pela França demonstra que as tarifas da taxa por passageiro aplicáveis aos voos nacionais e aos voos para os Estados-Membros da UE que são membros do espaço Schengen foram harmonizadas, no aeroporto de Marselha-Provença, a partir de 1 de janeiro de 2008.

(325) Por conseguinte, a Comissão considera que esta medida, visto ter sido abolida, não deve ser objeto de uma nova investigação da sua parte.

7.2. EVENTUAIS AUXÍLIOS ÀS COMPANHIAS AÉREAS UTILIZADORAS DO AEROPORTO ATRAVÉS DA DIFERENCIAÇÃO DAS TAXAS AEROPORTUÁRIAS E DE POSSÍVEIS AUXÍLIOS CONCEDIDOS À RYANAIR E À AMS PELO CONTRATO DE MARKETING

7.2.1. RECURSOS ESTATAIS E IMPUTABILIDADE

(326) A fim de determinar se os recursos da CCIMP constituem recursos estatais, a Comissão observa que um organismo público com caráter administrativo é uma entidade pública autónoma, mas que faz parte da organização da administração pública, e que, por esse motivo, está sujeita a um controlo muito apertado de outras autoridades públicas.

⁽⁶⁸⁾ Média ponderada.

⁽⁶⁹⁾ Ver nota de rodapé 31.

- (327) Além disso, o orçamento geral das CCI é provisionado por receitas fiscais cobradas às empresas inscritas no registo do comércio e das sociedades.
- (328) Acresce que as CCI estão abrangidas pela categoria dos poderes públicos na aceção da Diretiva 2000/52/CE da Comissão ⁽⁷⁰⁾ e constituem entidades adjudicantes na aceção da Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷¹⁾ ou, se for caso disso, da Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷²⁾, e estão sujeitas, no que respeita às aquisições que efetuam, aos procedimentos de adjudicação aplicáveis aos contratos públicos.
- (329) Segundo a jurisprudência do Tribunal, os elementos que se enquadram na organização interna do setor público, bem como a existência de normas que garantem a independência de uma instância pública relativamente a outras, não põem em causa o próprio princípio do caráter público dessa instância. O direito da União não pode admitir que o simples facto de criar instituições autónomas encarregadas da distribuição dos auxílios permita contornar as regras em matéria de auxílios estatais ⁽⁷³⁾. Nos termos do direito francês, as CCI são organismos intermediários do Estado. Por conseguinte, os seus atos são, de qualquer forma, imputáveis ao Estado francês, uma vez que fazem parte integrante do mesmo. Dado que as CCI fazem parte da administração pública e estão sujeitas a um controlo estreito de outras autoridades públicas (ver considerando 10), a Comissão considera que as decisões dessas entidades públicas são necessariamente imputáveis ao Estado. A sua situação é, por conseguinte, diferente da das empresas públicas. No caso das CCI, não é necessário que a imputabilidade seja determinada, como aconteceu no acórdão «*Stardust Marine*», com base noutra autoridade pública envolvida no processo decisório de uma empresa pública, tal como também confirmam as numerosas missões de interesse público que lhes são confiadas por lei.
- (330) Além disso, mesmo que a Comissão tivesse de demonstrar a imputabilidade ao Estado de decisões tomadas pela CCIMP, considerando que esta é uma simples empresa pública, tem ao seu dispor vários elementos que permitem comprovar essa imputabilidade.
- (331) Em primeiro lugar, a CCIMP está sujeita a uma estreita tutela administrativa, tal como é explicado na secção 2.1.2. Em particular, as decisões da CCIMP relativas às tarifas aeroportuárias têm de ser aprovadas pela autoridade de tutela para poderem ser executadas. Além disso, a Coccoeco, que congrega o Conselho-Geral de Bouches-du-Rhône, o Conselho Regional Provence Alpes Côte d'Azur e a Comunidade Urbana da Área Metropolitana de Marselha-Provença, é sempre consultada antes da adoção de novas tarifas para as taxas aeroportuárias e tem de as aprovar.
- (332) Por conseguinte, é muito improvável que a Coccoeco não tenha também aprovado a decisão de assinar o contrato de serviços de *marketing* com a AMS, ou que, pelo menos, não tenha sido implicada nessa decisão. Mesmo que não se tenha pronunciado formalmente sobre este contrato, aprova o equilíbrio geral dos recursos do aeroporto, através do controlo das tarifas das taxas aeroportuárias. Ora, as decisões relativas às taxas aeroportuárias e ao contrato de serviços de *marketing* celebrado com a AMS devem precisamente ser objeto de uma apreciação conjunta.
- (333) Além disso, a CCIMP celebrou várias convenções de parceria ⁽⁷⁴⁾ com as coletividades em causa, para que estas financiassem uma parte dos programas de investimento na infraestrutura aeroportuária. Em contrapartida dessa participação financeira, o aeroporto de Marselha-Provença comprometeu-se a promover uma política comercial dinâmica que assegure o máximo desenvolvimento das ligações aéreas nacionais e internacionais ⁽⁷⁵⁾, sendo especificado que a mesma deve ser realizada «em concertação com o Conselho Geral», o qual pode solicitar ao aeroporto que lhe apresente estudos sobre a evolução do tráfego aéreo e as possibilidades de desenvolvimento de novas rotas.
- (334) Além disso, de um modo geral, tanto a França como a CCIMP afirmaram que a estratégia de desenvolvimento adotada pelo aeroporto de Marselha-Provença visava um objetivo de interesse geral que se prendia com o dinamismo económico da região circundante e a criação de emprego, objetivos em que as autarquias locais e regionais estão diretamente interessadas, tal como é recordado nas convenções celebradas com a CCIMP ⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷⁰⁾ Diretiva 2000/52/CE da Comissão, de 26 de julho de 2000, que altera a Diretiva 80/723/CEE relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas (JO L 193 de 29.7.2000, p. 75).

⁽⁷¹⁾ Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços (JO L 134 de 30.4.2004, p. 114).

⁽⁷²⁾ Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais (JO L 134 de 30.4.2004, p. 1).

⁽⁷³⁾ Acórdão do Tribunal de Primeira Instância, de 12 de dezembro de 1996, T-358/94, *Air France/Comissão*, Coletânea 1996, p. II-2109, n.º 62.

⁽⁷⁴⁾ Convenções celebradas com o Conselho geral em 3 de outubro de 2002, 5 de setembro de 2003 e 19 de maio de 2005, e com a Comunidade Urbana da Área Metropolitana de Marselha-Provença, em 14 de maio de 2004.

⁽⁷⁵⁾ Convenções de 5 de setembro de 2003 e 19 de maio de 2005.

⁽⁷⁶⁾ Ver, por exemplo, o preâmbulo da convenção de 19 de maio de 2005.

- (335) Afigura-se, por outro lado, à luz do considerando 10, que as CCI estão integradas na estrutura da administração pública, que exercem as suas atividades económicas em condições muito especiais, em nada comparáveis às dos operadores privados, que o seu estatuto jurídico é regulado pelo direito público e que as autoridades públicas exercem uma tutela muito intensiva sobre a sua gestão.
- (336) À luz do que precede, há que concluir, portanto, que as medidas relativas às tarifas aeroportuárias e o contrato de serviços de *marketing* celebrado com a AMS foram financiados por meio de recursos estatais e que o seu financiamento é imputável ao Estado.

7.2.2. VANTAGEM SELETIVA PARA AS COMPANHIAS AÉREAS QUE OPERAM NO AEROPORTO DE MARSELHA-PROVENÇA

- (337) A fim de apreciar se uma medida estatal constitui um auxílio, importa determinar se a empresa beneficia de uma vantagem económica que lhe evite suportar custos que normalmente onerariam os seus recursos financeiros próprios, ou se obtém uma vantagem que não teria obtido em condições normais de mercado.
- (338) A Comissão recorda, a este respeito, que as considerações de desenvolvimento regional não podem ser tidas em conta para efeitos da aplicação do teste do operador prudente numa economia de mercado.

Aplicação da abordagem comparativa

- (339) A Ryanair alegou que, para excluir a existência de uma vantagem económica que não poderia ser obtida em condições normais de mercado, as taxas previstas nos acordos de 1999 devem ser comparadas com as taxas aeroportuárias cobradas às companhias aéreas de baixo custo noutros aeroportos europeus.
- (340) A Comissão não exclui esta abordagem por princípio. Contudo, a definição de um elemento de comparação pressupõe, em primeiro lugar, que seja possível selecionar um número suficiente de aeroportos comparáveis e que prestem serviços comparáveis em condições normais de mercado.
- (341) A este propósito, a Comissão observa que, na altura em que os acordos de 1999 foram celebrados, os aeroportos da UE eram por muitos considerados como fazendo parte de uma administração pública que perseguia objetivos sociais e regionais, sendo, por isso, financiados pelas autoridades públicas independentemente da sua rentabilidade. Na verdade, a maioria dos aeroportos da União ainda agora beneficia de financiamento público para cobrir os custos de investimento e de exploração. Por conseguinte, a Comissão considera que as tarifas praticadas por estes aeroportos são geralmente fixadas, não com base em considerações de mercado e, nomeadamente, em sólidas perspetivas de rentabilidade *ex ante*, mas essencialmente em considerações de carácter social ou de política regional.
- (342) A Comissão observa ainda que, apesar de alguns aeroportos pertencerem ao setor privado ou serem geridos pelo mesmo sem qualquer consideração de carácter social ou de política regional, as suas tarifas podem ser fortemente influenciadas pelas praticadas pela maioria dos gestores aeroportuários que beneficiam de subvenções públicas, tendo as companhias aéreas em conta as tarifas destes últimos nas suas negociações com os aeroportos privados ou geridos por operadores privados.
- (343) No caso em apreço, os aeroportos que servem de ponto de comparação beneficiaram de um financiamento público antes de serem privatizados, ou mesmo depois. Deste modo, o aeroporto de Luton, detido por fundos públicos, começou a ser explorado por uma sociedade privada depois de ter beneficiado de um investimento de 80 milhões de libras esterlinas no âmbito de uma parceria público-privada. O aeroporto de Liverpool, por seu turno, beneficiou de um cofinanciamento dos fundos estruturais da União e o aeroporto de Prestwick, deficitário, foi recentemente renacionalizado pelo preço simbólico de 1 GBP. Além disso, não é certo que o custo das infraestruturas preexistentes tenha sido tido em conta quando esses aeroportos de referência foram privatizados. Por último, a comparabilidade dos dados do estudo da Oxera é limitada, visto que os preços pagos no aeroporto de Marselha-Provença não têm em conta o contrato de *marketing* com a AMS, enquanto os preços indicados para todos os outros aeroportos são líquidos de qualquer contribuição do aeroporto para as atividades de *marketing* da Ryanair.
- (344) Nestas circunstâncias, a Comissão não está em condições de determinar um ponto de comparação adequado para estabelecer um verdadeiro preço de mercado para os serviços prestados pelo gestor aeroportuário.

Análise da rendibilidade

- (345) Na ausência de um elemento de comparação claramente definido, a Comissão considera que a análise *ex ante* da rendibilidade suplementar constitui o critério pertinente para proceder à avaliação dos acordos propostos ou celebrados pelos gestores aeroportuários com as diversas companhias aéreas. Neste contexto, as medidas investigadas fazem parte da execução de uma estratégia global do aeroporto tendo em vista a sua rendibilidade, pelo menos a longo prazo.
- (346) A Comissão considera que a fixação de preços diferentes preços é uma prática comercial normal. No entanto, uma tal prática deve ser comercialmente justificada para satisfazer o princípio do operador numa economia de mercado ⁽⁷⁾.
- (347) A França sustenta que o aeroporto de Marselha-Provença agiu de forma racional e justifica a sua afirmação com os cálculos *ex ante* do aeroporto.
- (348) A Comissão terá em conta tanto as receitas aeronáuticas (taxas aeroportuárias) como as receitas geradas pelas atividades não aeronáuticas do aeroporto (lojas, parques de estacionamento, etc.) para a apreciação desse critério.

7.2.2.1. Reduções das tarifas concedidas com vista à criação de novas rotas

- (349) A CCIMP introduziu sucessivamente dois regimes distintos de reduções das tarifas para incentivar a criação de novas rotas aéreas. Em 6 de dezembro de 2004, a Cooceco aprovou a criação de um desconto de 90 % no primeiro ano e de 50 % no segundo ano sobre as taxas de aterragem, balizagem e estacionamento para o transporte de passageiros, e sobre as taxas de aterragem e de balizagem. Este regime esteve em vigor entre 15 de fevereiro de 2005 e 31 de julho de 2009.
- (350) Quanto à primeira medida, a França alega que um estudo de rendibilidade *ex ante*, de 8 de dezembro de 2004, estimou, por um lado, o desconto anual para rotas existentes ou que teriam sido criadas sem esta medida em [...] * EUR e, por outro, os custos suplementares do fornecimento de tripulação e dos parques de estacionamento de automóveis em [...] * EUR a mais por ano. Presumiu-se que apenas 20 % das novas rotas iriam perdurar um terceiro ano, equivalente a um montante de [...] * EUR. As receitas das novas rotas criadas foram estimadas em [...] * EUR. As hipóteses constantes do estudo original pareciam ser realistas no momento em que foram formuladas.
- (351) Dado que o aeroporto esperava uma margem positiva e como essa medida não previa qualquer investimento inicial, a Comissão concluiu que ela estava conforme com o princípio do operador prudente numa economia de mercado.
- (352) Relativamente à redução em vigor entre 15 de fevereiro de 2005 e 31 de julho de 2009, a França apresenta o dossiê de reunião da Cooceco de 14 de setembro de 2009, segundo o qual 83,1 % dos descontos beneficiaram rotas que se mantiveram quando estes terminaram e a modulação não originou nenhum investimento na criação de capacidades.
- (353) Por último, o estudo de impacto económico da modulação proposta nessa Cooceco leva a concluir que a margem média, por cada passageiro de um voo beneficiário da modulação tarifária, terá sido positiva, durante os três anos em que a medida foi aplicada:

— para a mp1: [...] * — [...] * = [...] * EUR

— para a mp2: [...] * — [...] * = [...] * EUR

- (354) Esta evolução demonstrou que os cálculos *ex ante* de base eram, de facto, muito prudentes; em especial, muito mais de 20 % das novas rotas foram mantidas para além do período de aplicação dos descontos iniciais. Por conseguinte, quando os planos de atividades foram atualizados e os estudos posteriores realizados, as hipóteses também foram atualizadas de modo a ter em conta a experiência inicial adquirida em relação a esta medida.

⁽⁷⁾ Ver Decisão 2011/60/UE e Decisão 2013/664/UE da Comissão, de 25 de julho de 2012, relativa à medida SA 23324 — C25/07 (ex NN 26/07) — Finlândia — Finavia, Airpro e Ryanair no aeroporto de Tampere-Pirkkala (JO L 309 de 19.11.2013, p. 27).

- (355) Com base nessa experiência, em 18 de setembro de 2009 foi adotado um segundo regime de incentivo à criação de novas rotas, o qual entrou em vigor em 1 de fevereiro de 2010. Este regime concedia um desconto de 60 % no primeiro ano de exploração de uma nova rota, de 45 % no segundo ano e de 20 % no terceiro. Tinha também em vista a obtenção de uma margem de lucro. Com base nos cálculos acima apresentados, a rentabilidade do segundo regime era igualmente plausível. Este último foi progressivamente eliminado e terminou em 31 de outubro de 2011.
- (356) A Comissão conclui, assim, que esta medida também é consentânea com o princípio do operador prudente numa economia de mercado, uma vez que estava previsto que ela proporcionaria lucros suplementares.

7.2.2.2. *Estacionamento noturno gratuito*

- (357) Desde 1 de março de 2005 até à atualidade, o estacionamento entre as 22h e as 6h é gratuito para a atividade de transporte de passageiros, no caso de cinco voos semanais para o mesmo destino durante uma temporada da IATA, no mínimo, e para os aparelhos que estacionem durante, pelo menos, seis horas consecutivas, entre as 22 e as 6 horas. Esta medida é aplicável de forma não discriminatória nas duas aerogares e para todas as companhias.
- (358) Segundo a França, o estacionamento noturno na plataforma permitiria que as companhias aéreas embarcassem passageiros durante a primeira faixa horária da manhã e aterrassem no final do dia, ou seja, para que os voos de médio curso efetuassem 4 rotações diárias em vez de 3.
- (359) A França alega que um estudo resultante da contabilidade de 2004 permite determinar *ex ante* a rentabilidade desta medida para o operador aeroportuário.
- (360) Esse estudo baseia-se no pressuposto de que, no caso da aerogare mp1, só os voos de médio curso nacionais eram suscetíveis de gerar rotações suplementares graças à gratuidade da taxa de estacionamento noturno. No caso da aerogare mp2, uma vez que as companhias aéreas de baixo custo que a utilizam não exploram voos com partida quotidiana da sua base noturna e com um único regresso quotidiano, considerou-se que cada um dos seus aviões poderia gerar uma rotação diária suplementar. Foi aplicado um coeficiente de ponderação de 50 % a estas hipóteses de rotações suplementares.
- (361) O estudo apresentado pressupõe que os custos suplementares originados pelo estacionamento noturno se limitam aos custos de mão de obra, manutenção, reparação e consumos diversos, estimados em [...] * EUR por noite e por avião.
- (362) As hipóteses constantes do estudo original pareciam ser realistas no momento em que foram formuladas. De facto, conclui-se de um estudo realizado em 2008 que os custos foram subestimados, mas previa-se que as rotações adicionais resultantes dessa medida permitiriam, ainda assim, obter lucro a partir de 2010. Por conseguinte, quando os planos de atividades foram atualizados e os estudos posteriores realizados, as hipóteses também foram atualizadas de modo a ter em conta a experiência inicial adquirida em relação a esta medida.
- (363) Todos estes elementos indicam que a CCIMP se comportou como um operador prudente numa economia de mercado ao tomar a decisão de tornar gratuito o estacionamento noturno no aeroporto de Marselha-Provença.

7.2.2.3. *Financiamento das atividades de marketing*

- (364) Em 21 de novembro de 2005, foi criado um primeiro mecanismo de financiamento das atividades de *marketing* no aeroporto de Marselha-Provença, por decisão da CCIMP. Contudo, este regime foi suprimido antes de entrar em vigor. Segundo a França, ele apenas teria implicado um pagamento [inferior a 300 000] * EUR à companhia BMI baby.
- (365) A França alegou que este montante, apesar de poder constituir um auxílio estatal, está abrangido pelo Regulamento (CE) n.º 1998/2006. A companhia BMI baby cessou a sua atividade em 2012.
- (366) A Comissão conclui que esse auxílio constitui, de facto, um auxílio *de minimis*.

Análise da rendibilidade (em milhares de euros correntes)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL 2005- -2021	Taxa interna de rendi- bilidade
CASH TOTAL com VLC em finais de 2021 sem ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
CASH TOTAL com VLC no final de 2021 com ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
DIFERENCIAL CASH FLOW	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
CASH TOTAL com VLC no final de 2021 atualizado sem ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
CASH TOTAL com VLC no final de 2021 atualizado com ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
DIFERENCIAL CASH FLOW TOTAL	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Fonte: Plano de negócios de 15 de setembro de 2005 atualizado VLC — Valor líquido contabilístico, ABT — *aérogare bas tarif* (aerogare de baixo custo).

- (369) O operador prudente terá em conta todas as receitas aeronáuticas e não aeronáuticas, sem esquecer a elasticidade da procura de tráfego face à tarifação da taxa aeronáutica em causa, a fim de determinar a rentabilidade do projeto de aerogare com serviços simplificados e a tarifação correspondente. A diferença entre o nível da taxa por passageiro e o custo da função «passageiro», que é coberta pelas receitas não aeronáuticas, não constitui, portanto, uma vantagem concedida às companhias aéreas, mas é uma consequência da otimização subjacente da entidade exploradora com o intuito de rentabilizar o seu projeto de investimento.
- (370) As tarifas da taxa por passageiro (à exceção dos balcões de *check-in*) aplicáveis na aerogare mp2 são indicadas no quadro 13.

Quadro 13

Anos	Taxa por passageiro voos intra-UE (EUR)		Taxa por passageiro voos extra-UE (EUR)	
	Original	Retroativa	Original	Retroativa
2006	1,23	2,85	x	2,99
2007	1,22	2,85	1,28	2,99
2008	1,31	2,54	6,75	2,68
2009	1,79		1,93	
2010	1,79		1,93	
2011	1,84		1,99	

- (371) Em 2009, as tarifas foram ajustadas depois de terem sido anuladas pelo Conselho de Estado. A decisão da Coccoeco de 18 de fevereiro de 2009 explica mais pormenorizadamente os métodos de cálculo que levaram à fixação destas tarifas, com base nos custos e receitas imputados a cada aerogare, tal como são especificados no estudo realizado pela consultora Mazars em 2008 e que incide sobre os seis anos seguintes. No âmbito desse estudo e com base nas projeções que nele se fundamentam, os custos tidos em conta são os relativos aos edifícios de cada aerogare e os custos de manutenção e de exploração, proporcionalmente à sua imputação à função «passageiro» e à sua utilização por cada aerogare. Os produtos tidos em conta são as taxas aeroportuárias (passageiro e balcões de *check-in*) e as receitas comerciais (lojas e estacionamento) geradas na plataforma e imputadas a cada uma das aerogares.
- (372) Afigura-se que as tarifas da taxa por passageiro foram fixadas de modo a que as receitas aeronáuticas cubram uma mesma margem da função «passageiro» na aerogare mp2 e na aerogare mp1, ou seja [entre 50 % e 80 % nos anos de 2007, 2008, 2009 e 2010]*.
- (373) Conclui-se dos dados financeiros expostos na decisão de 18 de fevereiro de 2009 que o produto das taxas aeroportuárias e as receitas comerciais imputadas à função passageiro cobrem os custos dessa função na aerogare mp2 [entre 100 % e 140 % nos anos de 2007, 2008, 2009 e 2010]*, atendendo à tarifa da taxa por passageiro fixada na decisão de 25 de maio de 2009.
- (374) As tarifas da taxa por passageiro praticadas na aerogare mp2 foram fixadas com base num estudo financeiro prévio, que teve em conta todas as reduções aplicáveis. De acordo com esse estudo, as taxas de cada aerogare deviam cobrir os respetivos custos. O estudo concluiu que o VAL era positivo.
- (375) Enquanto as novas tarifas retroativas são calculadas de forma a cobrir a totalidade dos custos do aeroporto, após correção com vista à repartição entre as aerogares de alguns encargos comuns, as tarifas iniciais já cobriam os custos marginais diretamente relacionados com a chegada das companhias aéreas e de cada passageiro suplementar. Por conseguinte, previa-se que as tarifas aplicadas às companhias aéreas cobrissem sempre, pelo menos, os custos marginais da utilização do aeroporto pela companhia.

- (376) Além disso, no plano de negócios inicial que levou à decisão de construir a aerogare mp2, o aeroporto previa atingir um VAL positivo. Antes de alterar as tarifas, o aeroporto procedeu a estimativas plausíveis, segundo as quais as medidas contribuiriam positivamente para a rentabilidade do aeroporto.
- (377) A Comissão considera, portanto, que a decisão que fixa as tarifas da aerogare mp2 está conforme com o princípio do operador prudente numa economia de mercado. O mesmo se aplica à decisão de 25 de maio de 2009, que fixa estas tarifas para os anos de 2006 a 2008 e a partir de 1 de agosto de 2009.

7.2.2.5. *Contrato de marketing com a AMS*

Apreciação conjunta de uma vantagem económica conferida à Ryanair e à AMS

- (378) Em primeiro lugar, a Comissão deve ponderar se, para efeitos da identificação de uma vantagem económica de que teriam beneficiado, a Ryanair e a sua filial AMS devem ser consideradas individualmente ou em conjunto.
- (379) A Comissão constata, em primeiro lugar, que a AMS é uma filial a 100 % da Ryanair e que os seus dirigentes são quadros superiores da Ryanair ⁽⁷⁸⁾. Verifica ainda que essa sociedade foi, de facto, criada com o único objetivo de prestar serviços de *marketing* no sítio Web da Ryanair e que não exerce outras atividades.
- (380) Além disso, o dossiê preparatório da reunião do conselho do aeroporto da CCIMP de 15 de novembro de 2005 precisa que a aquisição de serviços de publicidade no sítio Web da Ryanair e a criação de um dispositivo de apoio ao arranque de novas rotas visavam ambas criar no aeroporto de Marselha-Provença condições em termos de custos que permitissem satisfazer os critérios de rentabilidade da Ryanair, tendo nomeadamente em vista a criação de uma base para os seus aviões.
- (381) Resulta igualmente dos argumentos apresentados pela França na sua resposta que as disposições financeiras do contrato celebrado com a AMS foram adotadas em função das margens financeiras resultantes de cada voo operado pela Ryanair. A França esclareceu também que o contrato celebrado com a AMS incluía vários compromissos da Ryanair em relação ao número de aviões baseados no aeroporto, ao número de voos quotidianos efetuados e ao número de passageiros por ano. Por último, a França afirma na sua resposta que o comportamento da CCIMP deve ser apreciado à luz da «rentabilidade oferecida pela cumulação das modulações com vista à criação de novas rotas e do contrato com a AMS apenas para os voos da Ryanair» e sublinha que «o estudo das diferentes medidas tomadas em conjunto é, de facto, particularmente pertinente no caso em apreço» ⁽⁷⁹⁾.
- (382) Por último, a Comissão gostaria de recordar que também adotou esta abordagem na sua decisão de início do procedimento formal de investigação sobre o aeroporto de Pau, de 29 de novembro de 2007, na sua decisão de alargamento do procedimento sobre este mesmo aeroporto, de 25 de janeiro de 2012, bem como nas suas decisões de início do procedimento sobre os aeroportos de La Rochelle e de Angoulême, de 8 de fevereiro e 23 de março de 2012.
- (383) Por todas estas razões, há que apreciar conjuntamente as medidas concedidas à Ryanair e à AMS para determinar se existe uma vantagem económica, visto que a Ryanair e a AMS constituem, de facto, um único beneficiário das medidas em causa ⁽⁸⁰⁾.
- (384) A Comissão observa, além disso, que a única vantagem que os operadores aeroportuários podem obter dos serviços de *marketing* prestados pela AMS no sítio da Ryanair proviria de um aumento do número de passageiros que utilizam a Ryanair. Ora, as previsões de tráfego e de taxas de ocupação constituem uma componente essencial da análise da rentabilidade da relação estabelecida com a Ryanair ⁽⁸¹⁾. A Comissão considera assim que, para efeitos da aplicação do critério do operador prudente numa economia de mercado, a avaliação da oportunidade do estabelecimento de relações comerciais com a Ryanair ⁽⁸²⁾ não pode ignorar as consequências da celebração em paralelo de acordos de *marketing*, e nomeadamente os seus custos.

⁽⁷⁸⁾ Ver o relatório da Chambre régionale des comptes d'Aquitaine sobre a CCIPB, aprovado em 19 de outubro de 2006, que conclui, nomeadamente, que «a empresa AMS não passa de uma emanção da Ryanair, dirigida por dois quadros superiores da companhia Ryanair».

⁽⁷⁹⁾ Carta das autoridades francesas de 12 de março de 2012, página 108.

⁽⁸⁰⁾ Por conseguinte, a Comissão utilizará a seguir a designação «Ryanair/AMS» para designar o beneficiário das medidas em causa.

⁽⁸¹⁾ Ou do arranque de uma nova rota.

⁽⁸²⁾ Abertura de uma rota, variação do número de voos ou da sua frequência, etc.

Critério do operador prudente numa economia de mercado

- (385) Em 19 de maio de 2006, a CCIMP celebrou, sem concurso nem publicidade prévia, um contrato de compra de espaço publicitário, por um período de cinco anos renováveis uma vez por outros cinco, com a AMS, filial a 100 % da companhia aérea Ryanair. Na decisão da Cocomo de 18 de fevereiro de 2009, relativa à fixação das tarifas visadas pela decisão de 25 de maio de 2009, é especificado que o custo do contrato com a AMS durante o período de vigência do mesmo, ou seja, de outubro de 2006 a outubro de 2011, é de [...] * EUR, ou seja, [...] * EUR por ano.
- (386) A França alega, a título principal, que os pagamentos efetuados ao abrigo deste contrato correspondem ao preço de mercado das prestações de serviços de *marketing* em linha e conclui deste facto que a CCIMP se comportou como um operador prudente numa economia de mercado ao celebrar o contrato com a AMS.
- (387) No entanto, tal como é indicado na secção 7.2.2.5, a Comissão considera que as eventuais vantagens recebidas pela AMS e pela Ryanair devem ser analisadas em conjunto, dado o caráter indissociável dos serviços prestados pela companhia aérea e pela sua filial. Com efeito, a Comissão entende que o potencial valor dos serviços de *marketing* prestados pela AMS assenta num aumento do tráfego da Ryanair.
- (388) A resposta da França parece sugerir que concorda com esta análise. Alega, com efeito, que um operador prudente teria analisado conjuntamente a tabela tarifária aplicável à Ryanair e o custo dos serviços de *marketing* adquiridos à AMS para determinar a rentabilidade dos voos explorados pela Ryanair, raciocínio que a CCIMP terá seguido na sua decisão de celebrar o contrato de 19 de maio de 2006.
- (389) Uma vez que os serviços de *marketing* prestados pela AMS são indissociáveis do quadro das relações entre o aeroporto de Marselha-Provença e a companhia aérea Ryanair, convém analisar conjuntamente as vantagens concedidas a estas duas entidades.
- (390) Por conseguinte, o comportamento da CCIMP quando celebrou o contrato de 19 de maio de 2006 com a AMS não pode ser apreciado por comparação com as ofertas de outros anunciantes publicitários na Internet que não prestam um serviço comparável.
- (391) A título subsidiário, a França alega que o contrato celebrado pela CCIMP com a AMS constitui uma aquisição rentável para o aeroporto de Marselha-Provença, sobretudo do ponto de vista da atividade da aerogare mp2.
- (392) Importa recordar que o estudo de rentabilidade do investimento na construção da aerogare mp2 (plano de negócios de setembro de 2005, atualizado em maio de 2006) não tem em conta os custos do contrato celebrado com a AMS, mas sim os custos relativos ao anterior mecanismo de participação nas despesas de *marketing*. O dito mecanismo acabou por não ser aplicado, como se explica na secção 7.2.2.3.
- (393) A França apresenta um estudo de rentabilidade das margens financeiras geradas pelos voos da Ryanair no período de 2007-2021, realizado em setembro de 2005 e atualizado em maio de 2006, antes da celebração do contrato com a AMS, e no qual a CCIMP se terá baseado para tomar a decisão relativa ao contrato de 19 de maio de 2006.
- (394) Este estudo baseia-se nos dados seguintes (referentes ao ano de 2007):
- a margem financeira por voo, sem ter em conta o custo do contrato com a AMS, para um aparelho B737 na aerogare mp2, é de [...] * EUR;
 - o facto de o tráfego da Ryanair representar 85 % das hipóteses de tráfego «*low cost*»;
 - o facto de o tráfego da Ryanair representar 2 694 voos (valor correspondente a um aparelho de 189 lugares com uma taxa de ocupação de 75 %).
- (395) Esse estudo revela que a presença da Ryanair no aeroporto de Marselha-Provença, nas condições tarifárias que lhe são oferecidas, nomeadamente as reduções concedidas para novas rotas, bem como para o estacionamento noturno, e tendo em conta a aquisição de serviços de *marketing* à sua filial, levou a que o aeroporto sofresse prejuízos nos três primeiros anos e só lhe proporcionou uma margem positiva a partir do 4.º ano de exploração ⁽⁸³⁾.

⁽⁸³⁾ Além disso, o estudo realizado *a posteriori*, com base nos dados de tráfego de 2007 e 2008 e nos custos auditados pela consultora Mazars revela que cada voo explorado pela Ryanair, tendo em conta as modulações das tarifas de que a companhia beneficia e o custo das prestações de *marketing*, gera prejuízos para o aeroporto nos primeiros dois anos.

- (398) Em consequência, as tarifas aplicadas às companhias aéreas, tendo em conta as diferentes reduções mencionadas e os custos do contrato com a AMS, cobrem sempre, pelo menos, os custos suplementares da utilização do aeroporto pela companhia aérea.
- (399) Além disso, no plano de negócios inicial que levou à decisão de construir a aerogare mp2, o aeroporto previa atingir um VAL positivo. Antes de qualquer nova alteração das tarifas e da assinatura do contrato de *marketing* com a AMS, o aeroporto efetuou estimativas plausíveis de que as medidas contribuiriam positivamente para a rentabilidade do aeroporto.
- (400) As hipóteses adotadas e os cenários alternativos previstos no plano de negócios inicial e nas suas versões mais recentes, bem como os cálculos financeiros relacionados com as medidas posteriores, afiguravam-se realistas no momento em que foram formulados. A evolução subsequente mostrou que, na realidade, eles eram bastante prudentes. Além disso, foram regularmente atualizados e revistos e as tarifas periodicamente adaptadas para garantir a rentabilidade do aeroporto a longo prazo e alterações tarifárias a curto prazo.

7.2.3. CONCLUSÃO SOBRE A EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO

- (401) Resulta do ponto 6.3 que o aeroporto de Marselha-Provença beneficiou de um auxílio ao investimento que é compatível com o mercado interno. A Comissão considera que, quando um operador aeroportuário tiver beneficiado de um auxílio compatível, a vantagem resultante desse auxílio não é transmitida a uma companhia aérea específica, em especial se estiverem reunidas as seguintes condições:
- i) as infraestruturas estão abertas a todas as companhias aéreas (incluindo as infraestruturas mais suscetíveis de serem utilizadas por certas categorias de companhias, como as de baixo custo ou de *charters*) e não reservadas a uma companhia em particular, e
 - ii) as companhias aéreas pagam tarifas que cubram pelo menos os custos marginais.
- (402) No caso em apreço, a Comissão observa, em primeiro lugar, que a aerogare mp2 e a área de estacionamento para aviões adjacente não estão reservadas a nenhuma companhia em particular. A aerogare mp2 está aberta a todas as companhias que pretendam utilizá-la, sendo ponto assente que oferece um nível de serviços limitado. A fim de assegurar que a aerogare está aberta a todos os operadores interessados, o aeroporto lançou um convite à manifestação de interesse na utilização dessa infraestrutura. Uma vez que a sua capacidade não está a ser totalmente explorada, a aerogare encontra-se à disposição de todas as companhias aéreas interessadas.
- (403) Em segundo lugar, em conformidade com a avaliação acima apresentada (secções 7.2.2.1 — 7.2.2.5), as companhias aéreas pagam tarifas que cobrem pelo menos os custos marginais gerados por cada acordo.
- (404) A Comissão recorda que os acordos em análise fazem parte da execução de uma estratégia global do aeroporto com vista a torná-lo rentável, pelo menos a longo prazo. Para avaliar o efeito dos acordos entre o aeroporto e uma companhia aérea na rentabilidade do aeroporto, a Comissão tem em conta os elementos de prova concretos disponíveis e a evolução que era razoavelmente previsível no momento em que os acordos foram celebrados. Toma nomeadamente em consideração:
- i) as condições de mercado existentes na época, nomeadamente as alterações decorrentes da liberalização do mercado do transporte aéreo, a entrada no mercado e o desenvolvimento das companhias aéreas de baixo custo ⁽⁸⁴⁾ e de outras transportadoras «ponto a ponto», bem como as alterações da estrutura organizativa e económica do setor aeroportuário ⁽⁸⁵⁾; o grau de diversificação e a complexidade das funções exercidas pelos aeroportos, o aumento da concorrência entre companhias aéreas e entre aeroportos, a incerteza do contexto económico devido à alteração das condições do mercado ou a outras incertezas presentes nesse contexto;
 - ii) os efeitos a longo prazo na rentabilidade do aeroporto.

⁽⁸⁴⁾ Aumento da quota de mercado das companhias de baixo custo de 1,5 % em 1992 para 45,94 % em 2013.

⁽⁸⁵⁾ Só a partir do acórdão «Aéroports de Paris» (12 de dezembro de 2000) se deverá considerar que a exploração e a construção de infraestruturas aeroportuárias estão abrangidas pelo âmbito de aplicação do controlo dos auxílios estatais (ver considerando 228). Até este acórdão, os aeroportos não eram considerados empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

- (405) A Comissão salienta que, segundo as informações fornecidas pela França, o aeroporto previa atingir um VAL positivo a longo prazo, no plano de negócios inicial que conduziu à decisão de construir a aerogare mp2. No entender da França, os resultados financeiros da aerogare mp2 vieram confirmar essas previsões otimistas. Do mesmo modo, as reduções concedidas sobre as taxas, aplicáveis à totalidade do aeroporto incluindo a aerogare mp1, baseavam-se em cálculos financeiros sólidos, que justificavam as expectativas de rentabilidade do aeroporto ao adotar estas medidas. A Comissão considera que as previsões relativas à rentabilidade e à utilização da aerogare mp2 eram razoáveis e sólidas. Na maioria das vezes, revelaram-se mesmo ser prudentes. Em consequência, entende que as taxas aplicadas, as reduções concedidas e o contrato de *marketing* celebrado com a AMS se inserem numa estratégia global do aeroporto que tinha em vista a rentabilidade do mesmo, pelo menos a longo prazo.
- (406) Considera, portanto, que os acordos celebrados entre o aeroporto de Marselha-Provença e as companhias aéreas utilizadoras não constituem um auxílio estatal. Entende ainda que, nestas condições, mesmo que existisse um auxílio estatal às companhias aéreas, este teria sido, em todo o caso, compatível com o mercado interno, pelos mesmos motivos que justificam a compatibilidade do auxílio no caso do aeroporto.
- (407) Dado que um dos critérios cumulativos previstos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE não está preenchido, a Comissão considera que as medidas examinadas não têm qualquer elemento de auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

8. CONCLUSÃO

8.1. MEDIDAS CONCEDIDAS AO AEROPORTO

- (408) A Comissão observa que a França concedeu ilegalmente auxílios ao investimento a favor do aeroporto de Marselha-Provença, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Importa constatar, todavia, que estes auxílios são compatíveis com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c).
- (409) A taxa aeroportuária e as transferências entre o aeroporto e a CCIMP não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

8.2. MEDIDAS CONCEDIDAS A COMPANHIAS AÉREAS UTILIZADORAS DO AEROPORTO

- (410) A Comissão verifica que o aeroporto se comportou nas suas relações financeiras com as companhias aéreas utilizadoras do aeroporto como um operador prudente numa economia de mercado. As diferentes modulações tarifárias, bem como o contrato de *marketing* com AMS, não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As subvenções ao investimento concedidas pela França ao aeroporto de Marselha-Provença num montante de 12,337 milhões de EUR são auxílios estatais compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

A taxa aeroportuária a favor do aeroporto, as transferências entre o aeroporto e a CCIMP, as taxas reduzidas em favor das companhias aéreas utilizadoras do aeroporto e o contrato de *marketing* com a AMS concedidos pela França não constituem um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Artigo 2.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 20 de fevereiro de 2014.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente
