

II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA (UE) 2016/1698 A COMISIEI

din 20 februarie 2014

privind măsurile SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) puse în aplicare de Franța în favoarea aeroportului din Marsilia Provence și a companiilor aeriene care utilizează aeroportul

[notificată cu numărul C(2014) 870]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

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

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

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate mai sus și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) La 8 mai 2006, Comisia a primit o plângere, depusă de Ryanair, în care se semnala existența unor ajutoare ilegale constând în diferențierea taxelor de aeroport care se aplică pentru zborurile interne, respectiv pentru zborurile internaționale. Prin scrisoarea din 21 iunie 2006, Comisia a solicitat Franței să furnizeze informații cu privire la aspectele evidențiate de această plângere.
- (2) La 27 martie 2007, Comisia a primit o a doua plângere, datată 15 martie 2007 și depusă de Air France, în care se semnala existența unor ajutoare ilegale acordate de către Consiliul General Bouches du Rhône (denumit în continuare „Consiliul General”), în favoarea aeroportului din Marsilia Provence, precum și a unor ajutoare ilegale acordate de către aeroport companiei Ryanair și altor companii aeriene. Aceste avantaje ar consta, în special, în reducerea taxelor de aeroport pentru a încuraja zboruri cu plecare de la noul terminal „Marsilia-Provence 2” (denumit în continuare „terminalul MP2”).
- (3) Prin scrisoarea din 27 noiembrie 2009, Air France a depus o plângere cu privire la ajutorul ilegal acordat de o serie de aeroporturi regionale și locale din Franța, printre care și aeroportul din Marsilia Provence.
- (4) Prin scrisoarea din 13 iulie 2011, Comisia a comunicat Franței decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ⁽¹⁾.
- (5) Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile privind măsurile în cauză în termen de o lună de la data respectivei publicări.
- (6) Comisia a primit observații, la 13 decembrie 2011, din partea Camerei de Comerț și Industrie din Marsilia-Provence (denumită în continuare „CCIMP”), iar la 15 decembrie 2011, din partea Air France, Ryanair, AMS, Association of European Airlines și CCIMP. Prin scrisoarea din 10 februarie 2012, Comisia a transmis observațiile respective Franței, oferindu-i posibilitatea de a răspunde în termen de o lună. Comisia a primit observațiile Franței prin scrisoarea din 12 martie 2012.

⁽¹⁾ JO C 334, 15.11.2011, p. 8.

- (7) Comisia a primit, de asemenea, observații suplimentare din partea companiei Ryanair la 13 aprilie 2012, 10 aprilie 2013, 20 decembrie 2013, 17 ianuarie 2014 și 30 ianuarie 2014. Aceste observații suplimentare au fost transmise Franței prin scrisorile din 13 iulie 2012, 3 mai 2013, 9 ianuarie 2014 și 4 februarie 2014. Franța, prin scrisorile din 17 iulie 2012, 4 iunie 2013, 29 ianuarie 2014 și 5 februarie 2014, a informat Comisia că nu formulează nicio observație.
- (8) Franța a transmis Comisiei informații suplimentare prin scrisorile din 26 martie 2012, 10 aprilie 2012, 20 septembrie 2012, 30 octombrie 2013 și 24 decembrie 2013, în urma solicitărilor trimise de Comisie prin scrisorile din 23 februarie 2012, 12 iunie 2012 și 20 noiembrie 2013.

2. DESCRIEREA ÎN DETALIU A FAPTELOR

2.1. PĂRȚILE INTERESATE

2.1.1. AEROPORTUL DIN MARSILIA PROVENCE

- (9) Aeroportul din Marsilia Provence este unul dintre cele mai mari aeroporturi din Franța, după aeroporturile din Paris, Nisa și Lyon. În 2012, aeroportul a avut un trafic de 8 295 479 de pasageri.

Tabelul 1

Evoluția numărului de pasageri

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Traficul de pasageri 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
Traficul de pasageri MP2	0	107 478	934 481	1 058 703	1 670 240	1 722 732	1 372 164	1 811 616
Traficul 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

Sursa: Depus de către Franța la 24 decembrie 2013.

2.1.2. CAMERA DE COMERȚ ȘI INDUSTRIE DIN MARSILIA-PROVENCE, CONCESIONARĂ A AEROPORTULUI DIN MARSILIA PROVENCE

- (10) În Franța, camerele de comerț și industrie (denumite în continuare „CCI-uri”) sunt instituții publice cu caracter administrativ. CCI-urile reprezintă, pe lângă autoritățile publice, interesele generale ale comerțului, industriei și serviciilor. Sarcinile și competențele sale se stabilesc prin lege ⁽²⁾ și CCI este supusă supravegherii administrative ⁽³⁾ de către guvern, prin intermediul prefectului regiunii. Autoritatea de supraveghere are acces la toate reuniunile adunărilor generale ale camerelor de comerț și industrie și poate adăuga unul sau mai multe puncte pe ordinea de zi a acestor foruri. Autoritatea de supraveghere poate, dacă este cazul, să suspende sau să revoce din funcții un membru al CCI. Cel puțin deciziile privind bugetul, recurgerea la împrumuturi sau semnarea unor acorduri cu părți terțe pot fi puse în aplicare numai după aprobarea de către autoritatea de supraveghere ⁽⁴⁾. CCIMP gestionează filialele sale, în special aeroportul din Marsilia Provence și mai multe organizații de formare. Filialele sale nu sunt dotate cu personalitate juridică proprie ⁽⁵⁾. Cu toate acestea, este necesar să se țină o contabilitate separată pentru activitățile aeroportului. Documentele pot fi puse în aplicare numai în cazul în care au fost transmise autorității de supraveghere.

⁽²⁾ Legea nr. 2005-882 din 2 august 2005 în favoarea întreprinderilor mici și mijlocii.

⁽³⁾ În dreptul francez, autoritatea administrativă este o formă de autoritate exercitată de o persoană juridică de drept public asupra alteia. Autoritatea camerelor de comerț și industrie regionale și a camerelor de comerț și industrie teritoriale este asigurată de către prefectul regiunii, asistat de responsabilul regional al finanțelor publice. În conformitate cu Constituția și legea, supravegherea administrativă se referă doar la controlul legalității actelor adoptate de către persoana juridică aflată sub supraveghere.

⁽⁴⁾ Articolele R.712-2-R.712-11-1 din Codul comercial.

⁽⁵⁾ A se vedea http://www.ccimp.com/ccimp/nous_connaitre/une_structure_publique

- (11) Începând cu 1934, CCIMP gestionează aeroportul din Marsilia Provence în temeiul unui contract de concesiune pentru amenajare, întreținere și exploatare încheiat cu statul francez, care este proprietarul aeroportului. În anul 1987, contractul de concesiune a fost prelungit cu 30 de ani ⁽⁶⁾.

2.1.3. COMISIA CONSULTATIVĂ ECONOMICĂ A AEROPORTULUI DIN MARSILIA PROVENCE

- (12) Consiliul General Bouches-du-Rhône, Consiliul Regional Provence Côte d'Azur și comunitatea urbană Metropola Marsilia Provence sunt consultate cu privire la administrarea aeroportului în cadrul Comisiei Consultative Economice a Aeroportului (denumită în continuare „Cocoéco”). Această comisie are rolul de a formula avize cu privire la dezvoltarea investițiilor, la funcționarea aeroportului, precum și la tarifele pentru prestațiile și serviciile furnizate de către aeroport.
- (13) În temeiul Codului aviației civile, comisia respectivă se reunește cel puțin o dată pe an pentru a emite un aviz privind modalitățile de stabilire și de aplicare, pentru aeroportul în cauză, a taxelor pentru serviciile aeroportuare, precum și în ceea ce privește programele de investiții ale aerodromului. Comisia poate fi consultată cu privire la orice chestiune referitoare la serviciile prestate de operatorul aeroportului.
- (14) Cocoéco este formată dintr-un colegiu al utilizatorilor și un colegiu al operatorilor, din acesta din urmă făcând parte președintele Consiliului regional Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) sau reprezentantul acestuia, președintele Consiliului General Bouches-du-Rhône sau reprezentantul acestuia și președintele comunității urbane Metropola Marsilia Provence sau reprezentantul acesteia.

2.2. NOUL TERMINAL „LOW COST” MP2

2.2.1. JUSTIFICAREA CONSTRUIRII TERMINALULUI MP2

- (15) În urma pierderii a peste un milion de pasageri din 2001, în special din cauza concurenței reprezentate de TGV Méditerranée pe ruta Marsilia-Paris, a atentatelor din 11 septembrie 2001 și a falimentelor mai multor companii aeriene (Sabena, SwissAir etc.), aeroportul Marsilia Provence a încercat să își revitalizeze traficul și să își reorienteze dezvoltarea către destinații europene. Pentru a realiza acest lucru, aeroportul a decis, în 2004, să înființeze un terminal „low cost”.
- (16) Pentru instalarea noului terminal, CCIMP a decis să transforme vechea stație de marfă nr. 1. Această clădire a fost renovată cu costuri reduse în vederea primirii clienților „low cost”. Lucrările au început în decembrie 2005 și terminalul MP2 a intrat în funcțiune în septembrie 2006.
- (17) Repartizarea numărului de pasageri (cifre realizate) între terminalele MP1 și MP2 din 2006 până în 2013 este prezentată în tabelul din considerentul 9.

2.2.2. COMPANIILE CARE UTILIZEAZĂ NOUL TERMINAL MP2

- (18) Pentru a evalua interesul companiilor aeriene față de utilizarea terminalului MP2, CCIMP a lansat, în 2004, o cerere de propuneri pentru companiile aeriene. Au răspuns Air France, Ryanair și easyJet. Volumul total de oferte depuse de aceste companii aeriene nu a depășit capacitatea prevăzută a terminalului și, prin urmare, nu a fost necesară nicio selecție.
- (19) Dintre utilizatorii terminalului MP2, cel mai important este Ryanair, dar Franța a menționat, de asemenea, Bmibaby.com, Condor, easyJet, Jet4you.com, Myair.com.
- (20) La 12 iulie 2004, Air France a depus la CCIMP o cerere de candidatură pentru terminalul MP2. Aceasta arăta că pasagerii cursei „La Navette” (ruta Marsilia/Paris-Orly) ar putea utiliza, eventual, terminalul MP2. Air France propunea un program de 19 zboruri pe zi de luni până vineri, 14 zboruri sâmbăta, 18 zboruri duminică având ca destinație aeroportul Paris-Orly. Negocierile dintre Air France și CCIMP pentru un transfer al navei au eșuat.

⁽⁶⁾ Decretul din 22 iulie 1987 privind concesiunea amenajării, întreținerii și exploatarea aerodromului din Marsilia-Marignane Camerei de Comerț și Industrie din Marsilia, Jurnalul Oficial al Republicii Franceze, 29 iulie 1987, p. 8487.

Air France remarca, în special, două obstacole: limitarea traficului terminalului MP2 la zboruri fără escală și faptul că terminalul nu trebuia să înregistreze decât zboruri naționale și în interiorul Uniunii.

- (21) Conform informațiilor furnizate de Franța, toate companiile aeriene care au dorit să utilizeze terminalul MP2 au fost acceptate.

2.3. MĂSURILE SUPUSE INVESTIGAȚIEI

- (22) Decizia de inițiere a procedurii a vizat următoarele măsuri:
- (a) în perioada 2001-2010, o subvenție pentru investiții în valoare de 24,2 milioane EUR în favoarea CCIMP, incluzând o subvenție pentru construirea terminalului MP2, a cărei valoare se ridică la 7,577 milioane EUR;
 - (b) în perioada 2001-2010, fluxuri financiare în valoare de [...] (*) milioane EUR între CCIMP și serviciul general al CCI;
 - (c) stabilirea cuantumului taxei pe pasager pentru terminalul MP2;
 - (d) reducerea taxelor pe pasager pentru zborurile interne;
 - (e) reducerea taxelor de aeroport în legătură cu crearea de noi rute;
 - (f) reducerea taxei de parcare pe timp de noapte;
 - (g) finanțarea activităților de marketing;
 - (h) contractul pentru achiziționarea de spațiu publicitar încheiat cu Airport Marketing Services, fără licitație sau publicitate prealabilă;
 - (i) rentabilitatea terminalului MP2, expusă în planul de afaceri prezentat de CCIMP.

2.3.1. SUBVENȚII PENTRU INVESTIȚII ÎN FAVOAREA CCIMP

- (23) Conform informațiilor de care dispune Comisia, investiția prevăzută pentru construcția noului terminal MP2 a fost finanțată printr-o subvenție din partea Consiliului General Bouches-du-Rhône în valoare de 7,577 milioane EUR.
- (24) În plus, în perioada 2001-2010, CCIMP a primit subvenții pentru investiții din partea Consiliului General, a Consiliului Regional, a Metropolei Marsilia Provence, a statului (Direcția Generală Aviație Civilă din cadrul Ministerului Ecologiei, Dezvoltării Durabile și Energiei, denumită în continuare „DGAC”) și a Fondului european de dezvoltare regională (FEDR), în valoare totală de 16,624 milioane EUR. De la Consiliul General, aceasta a primit trei subvenții pentru extinderea și restructurarea aeroportului, a căror valoare s-a ridicat la 1,519 milioane EUR, 210 000 EUR și, respectiv, 2,997 milioane EUR. Consiliul regional i-a acordat 3,616 milioane EUR pentru extinderea și dezvoltarea aeroportului și 255 000 EUR pentru amenajarea zonei cargo. Metropola Marsilia Provence a plătit o subvenție de 889 000 EUR pentru dezvoltarea traficului internațional. Statul (DGAC) a finanțat controlul de securitate al bagajelor de cală cu o sumă de 464 000 EUR, precum și consolidarea controlului de securitate al bagajelor și achiziționarea de echipamente pentru controlul bagajelor, cu suma de 5,032 milioane EUR. În cele din urmă, FEDR a subvenționat dezvoltarea transportului aerian de marfă (zone de staționare pentru avioanele de marfă, căile rutiere din zona destinată mărfurilor, reamenajarea gărilor de marfă, restructurarea zonei), în valoare totală de 1,520 milioane EUR.
- (25) În temeiul articolului 2 alineatul (1) litera (b) și al articolului 15 alineatul (1) din caietul de sarcini aplicabil concesiunii aeroportului din Marsilia, investițiile sunt suportate de către concesionar.

2.3.2. FLUXURILE FINANCIARE DINTRE CCIMP ȘI SERVICIUL GENERAL AL CCI

- (26) Între 2001 și 2010, fluxurile financiare schimbate între CCIMP și serviciul general al CCI ar fi crescut la [...] milioane EUR.

(*) Informații care intră sub incidența secretului profesional.

2.3.3. REDUCEREA TAXELOR PE PASAGER PENTRU UTILIZATORII TERMINALULUI MP2

- (27) Tarifele aferente taxei pe pasager variază în funcție de terminalul utilizat de companiile aeriene: mai scăzut pentru cele care utilizează terminalul „low-cost” MP2, mai ridicat pentru cele care utilizează terminalul MP1 (sălile 1-4). Aceste tarife sunt aprobate prin decizia CCIMP. Air France a contestat tarifele inițiale privind aeroportul din Marsilia Provence pentru anii 2006, 2007 și 2008 și acestea au fost anulate de Consiliul de Stat.
- (28) La 7 mai 2008, Consiliul de Stat a anulat ⁽⁷⁾ tarifele omologate ale taxei pe pasager aplicabile pentru terminalul MP2 al aeroportului din Marsilia-Provence, începând cu 1 iunie 2006, precum și cele aplicabile începând cu 1 ianuarie 2007 pentru justificarea insuficienței a elementelor de contabilitate luate în considerare pentru calcularea taxei. În acest caz, Consiliul de Stat nu a anulat tarifele aferente taxei pe pasager care se aplică terminalului principal.
- (29) La 26 decembrie 2008, Consiliul de Stat a anulat tarifele aferente taxelor pe pasager aplicabile terminalului principal și terminalului MP2 al aeroportului din Marsilia-Provence, începând cu 1 ianuarie 2008.
- (30) Printr-o hotărâre din 15 mai 2009, Consiliul de stat a confirmat refuzul omologării de către miniștrii competenți a tarifelor aplicabile terminalului MP2 începând cu 1 ianuarie 2009.
- (31) Ca urmare a anulării acestor tarife, DGAC a solicitat efectuarea unui studiu de către societatea Mazars, publicat în noiembrie 2008, privind metodele de alocare a costurilor și veniturilor și stabilirea tarifelor pentru cele două terminale. Pe baza acestui audit, CCIMP a stabilit tarife noi ale taxei pe pasager, aplicabile retroactiv. Aceste tarife retroactive privesc terminalul MP1 (sălile 1-4), pentru anul 2008 și terminalul MP2 pentru anii 2006-2008. Potrivit CCIMP, aceste tarife noi au fost stabilite astfel încât să se ajungă la niveluri similare ⁽⁸⁾ de acoperire a costurilor serviciilor pentru pasageri în cazul terminalelor MP1 și MP2.
- (32) Prin decizia din 25 mai 2009, CCIMP a stabilit tarifele aferente taxei pe pasager care se aplică de la 1 august 2009. Având în vedere că autoritățile de supraveghere s-au opus tarifelor propuse de CCIMP începând cu 1 iulie 2010, tariful din 1 august 2009 s-a aplicat în continuare.
- (33) La 17 iulie 2009, Air France a înaintat o cerere Consiliului de Stat în vederea anulării deciziei CCIMP din 25 mai 2009, în măsura în care aceasta stabilește tarifele aferente taxei pe pasager aplicabile retroactiv terminalelor MP1 și MP2 începând cu 1 ianuarie 2008 și, pe de altă parte, tarifele aferente taxei pentru pasageri aplicabile începând cu 1 august 2009.
- (34) La 17 iulie 2009, Air France a depus, de asemenea, o cerere de măsuri provizorii. La 28 iulie 2009, Consiliul de Stat a suspendat plata taxei pe pasager la un nivel de 20 % pentru taxele datorate pentru anul 2008 și începând cu data de 1 iulie 2009. În așteptarea unei hotărâri pe fond, această suspendare a fost aplicată tarifelor revizuite în 2010 și începând cu 1 ianuarie 2011.
- (35) La 14 iunie 2010, Air France a înaintat o cerere Consiliului de Stat în vederea anulării deciziei CCIMP din 2010 care revizuieste tarifele precedente începând cu 1 iulie 2010.
- (36) La 27 iulie 2011, Consiliul de Stat ⁽⁹⁾ a anulat decizia CCIMP din 25 mai 2009 de stabilire a tarifelor aferente taxelor pentru pasageri ale terminalului MP2 pentru anii 2008, 2009 și începând cu 1 august 2009, în măsura în care aceste tarife au fost calculate luând în considerare o subvenție în valoare de 2,4 milioane EUR acordată de Consiliul General Bouches-du-Rhône pentru a finanța o parte a lucrărilor de construcție a terminalului MP2, al cărui beneficiar direct este aeroportul din Marsilia Provence și ai cărui beneficiari indirecti sunt companiile aeriene. Potrivit Consiliului de Stat, această decizie dă naștere unui ajutor de stat acordat în mod neregulat, având drept consecință nelegalitatea deciziei CCIMP. Consiliul de Stat a considerat, de asemenea, că faptul că tarifele

⁽⁷⁾ Comisia înțelege că hotărârea Consiliului de Stat are ca efect anularea tarifelor ex-tunc, și anume de la data intrării în vigoare a acestora. Prin urmare, după anulare, se consideră că aceste tarife nu au existat niciodată. Comisia înțelege faptul că, în absența unor noi tarife omologate, articolul 224-4-1-II din Codul aviației civile prevede că se aplică tarifele precedente (în vigoare înainte de 1 iunie 2006).

⁽⁸⁾ Rată de acoperire de [50-80]* % în medie pentru perioada 2007-2012 prin taxele aeronautice în ambele cazuri și rate de [100-150]* % (MP1) și [100-150]* % (terminalul MP2) de acoperire globală, în medie (inclusiv venituri provenite din activități non-aeronautice: parcări, magazine și chiriași).

⁽⁹⁾ Consiliul de Stat, 27 iulie 2011, Societatea Air France și alții, nr. 329818, 340540.

pentru terminalul MP2 au fost anulate nu are incidență asupra legalității tarifelor stabilite pentru terminalul MP1, subliniind că acestea sunt justificate de studii contabile precise. În decizia sa, Consiliul de Stat precizează că din documentele aflate la dosar reiese că cheltuielile de comunicații, cu o valoare aproximativă de 800 000 EUR care, în opinia reclamantelor (Air France și Britair), ar fi trebuit să fie impuse numai terminalului MP2, în realitate au fost incluse integral în costurile generale și impuse celor două terminale în conformitate cu o formulă de distribuire care nu este afectată de o eroare vădită de apreciere. Prin urmare, Consiliul de Stat validează tarifele aferente taxei pe pasager pentru terminalul MP1. În aceeași decizie, Consiliul de Stat anulează tariful aferent taxei de aterizare pentru 2009, pe motiv că aceasta acoperă aproape de trei ori sarcinile legate de furnizarea serviciului respectiv și reprezintă mai mult de un sfert din veniturile totale provenite din taxele de aeroport și, prin urmare, nu introduce compensații limitate între veniturile generate prin aplicarea respectivei taxe și cele din alte taxe, în conformitate cu legislația națională ⁽¹⁰⁾. În cele din urmă, Consiliul de Stat constată renunțarea societăților reclamante în ceea ce privește anularea stimulentei de dezvoltare a traficului.

- (37) La 15 decembrie 2010, Air France a înaintat o cerere Consiliului de Stat în vederea anulării deciziei CCIMP din decembrie 2010, care revizuieste tarifele precedente începând cu 1 iulie 2011. În cele din urmă, Air France a renunțat la toate acțiunile introduse la nivel național în 2011.
- (38) Pe parcursul întregii perioade, taxele pentru terminalul MP2 au scăzut de la 57 % la 66 % pentru traficul intern, de la 66 % la 80 % pentru zborurile din interiorul Uniunii ⁽¹¹⁾ în comparație cu taxele pentru sălile 1-4, pentru traficul național, traficul în interiorul Uniunii și, respectiv, pentru traficul internațional.

2.3.4. REDUCEREA TAXELOR PE PASAGER PENTRU ZBORURILE INTERNE

- (39) Taxele pe pasager aplicabile pentru pasagerii care se îmbarcă în sălile 1-4 ale aeroportului au prevăzut, în mod tradițional, o diferențiere în funcție de destinația zborurilor în conformitate cu trei tarife: un tarif pentru zborurile interne, un tarif pentru zborurile către o destinație din Uniunea Europeană și un tarif pentru zborurile internaționale.
- (40) Tarifele aplicabile în 2006 și 2007 au fost stabilite inițial printr-o decizie a CCIMP din 26 iulie 2006. Tarifele prevedeau o taxă net inferioară pentru zborurile interne. Diferența este de peste 50 %.
- (41) Ca urmare a unei plângeri depuse de Ryanair, a fost deschisă o procedură în constatarea neîndeplinirii obligațiilor. Franța a informat Comisia, în nota sa din 2 august 2007 că aceasta „a reamintit în mod repetat operatorului necesitatea de a pune capăt diferențelor de tarife existente în funcție de destinația zborurilor, în măsura în care acestea nu ar putea fi justificate de o diferență a costurilor”.
- (42) Tarife noi au fost adoptate pentru anii 2006 și 2007, iar diferențierea în cauză a fost abandonată pentru viitor.

2.3.5. REDUCERE PRIVIND ANUMITE TAXE DE AEROPORT ÎN LEGĂTURĂ CU CREAREA DE NOI RUTE

- (43) În scopul de a încuraja crearea de noi rute sau amenajarea orarelor operate, se pot acorda companiilor aeriene condiții tarifare preferențiale. Această reducere se referă la taxele de aterizare, de balizaj și de staționare pentru rutele de pasageri și la taxele de aterizare și de balizaj pentru zborurile pentru transport de mărfuri.
- (44) O primă reducere privind taxele de aeroport a fost introdusă de CCIMP prin decizia din 7 septembrie 2004 și a intrat în vigoare la 1 martie 2005. Măsura a fost prezentată pentru avizare de către Cocoéco a aeroportului, în cadrul reuniunii sale din 6 decembrie 2004 ⁽¹²⁾. Acest sistem a fost aplicat până la 31 iulie 2009.

⁽¹⁰⁾ Articolul L224-2 din Codul aviației civile impune ca totalul veniturilor provenite din aceste taxe să nu poată depăși costul serviciilor prestate în cadrul aeroportului.

⁽¹¹⁾ Până la 31 decembrie 2007, tariful diferenția destinațiile naționale, europene și internaționale pentru terminalul MP1. Nu au fost efectuate diferențieri pentru terminalul MP2. Începând de la 1 ianuarie 2008 (și pentru tarifele retroactive pentru anii 2006 și 2007, tarifele diferențiază UE Schengen/UE în afara spațiului Schengen/internațional pentru terminalul MP1, național + UE/internațional pentru terminalul MP2.

⁽¹²⁾ Reprezentantul Air France în cadrul Cocoéco nu a votat împotriva introducerii ajutoarelor la înființare, în conformitate cu plângerea Air France din 27 martie 2007, p. 14.

- (45) Valoarea reducerii practicate este de 90 % în primul an și 50 % în al doilea an de funcționare. Astfel de reduceri sunt acordate numai pentru o nouă rută care îndeplinește următoarele condiții ⁽¹³⁾:
- noua rută trebuie să fie operată către un aeroport care nu este deservit în mod regulat în momentul creării rutei;
 - noua rută trebuie să fie operată către un aeroport situat la cel puțin 75 km de un aeroport care este deja deservit sau a cărui arie teritorială este foarte diferită de cea a unui aeroport deja deservit;
 - destinația rutei nu trebuie să fie situată la mai puțin de 160 km de o destinație deservită, în cursul ultimelor 12 luni, de compania aeriană însăși, de una dintre filialele sale, de o companie care aparține aceluiași grup sau legată prin acorduri comerciale (în special franciză, partajarea codului privind respectiva destinație etc.);
 - ruta trebuie să fie operată cel puțin o dată pe săptămână timp de cel puțin două luni consecutive;
 - în perioada în care o companie de transport aerian beneficiază, pentru operarea unei anumite destinații, de reducerile menționate mai sus, dacă una sau mai multe alte companii ar alege să opereze o rută către aceeași destinație, aceasta sau acestea din urmă ar beneficia de aceeași măsură în intervalul de timp prevăzut pentru prima companie.
- (46) Reducerile de taxe au fost acordate companiilor aeriene care operează atât cu plecare de la terminalul MP1, cât și de la terminalul MP2.
- (47) În hotărârea din 30 iunie 2009, Tribunalul Administrativ din Marsilia a admis cererea Air France de anulare a sistemului de stimulare tarifară adoptat în 2005. CCI Marsilia Provence nu a formulat apel împotriva acestei hotărâri, având în vedere că, între timp, mecanismul de stimulare fusese parțial revizuit, pe baza unei noi decizii tarifare. Compania aeriană Air France, precum și filialele acesteia, Britair și Regional, au formulat ulterior o acțiune în anulare în fața Consiliului de Stat, împotriva deciziei CCIMP de stabilire a tarifelor taxelor pentru anii 2008 și 2009, incluzând tarifele aeronautice, dar și sistemul de stimulare pentru deschiderea de noi rute. Această acțiune în anulare era însoțită de o cerere de măsuri provizorii de suspendare, pe care judecătorul delegat cu luarea măsurilor provizorii al Consiliului de Stat, printr-o ordonanță din 28 iulie 2009, a admis-o parțial, pronunțând, în special, suspendarea prezentului sistem de stimulare. În decizia sa de fond din 27 iulie 2011 ⁽¹⁴⁾, Consiliul de Stat ia act de renunțarea reclamantelor la concluziilor lor, tinzând către anularea măsurilor de stimulare a dezvoltării traficului pentru anii 2009 și 2010.
- (48) De la 1 februarie 2010 până la 31 octombrie 2011, noua reducere privind taxele de aterizare, de balizaj și de staționare este pusă în aplicare în beneficiul tuturor companiilor care îndeplinesc criteriile obiective de acordare.
- (49) Valoarea reducerii aplicate este de
- 60 % în primul an de operare;
 - 45 % în al doilea an de operare; și
 - 20 % în al treilea an de operare.
- (50) Astfel de reduceri sunt acordate numai pentru o nouă rută care îndeplinește următoarele condiții ⁽¹⁵⁾:
- zborurile pentru transport de pasageri și zborurile pentru transport de mărfuri sunt eligibile;
 - noua rută trebuie să fie operată cel puțin o dată pe săptămână, pentru o perioadă minimă de patru luni consecutive;
 - noua rută trebuie să fie operată către un aeroport situat la cel puțin 50 km de un aeroport care este deja deservit sau a cărui arie teritorială este foarte diferită de cea a unui aeroport deja deservit;
 - rută nouă care nu este operată în ultimele 18 luni de compania însăși, de una dintre filialele sale, de o companie care aparține aceluiași grup sau legată prin acorduri comerciale.

⁽¹³⁾ Air France a transmis Comisiei un exemplar al condițiilor.

⁽¹⁴⁾ Consiliul de Stat, 27 iulie 2011, Compania Air France și alții, nr. 329818, 340540.

⁽¹⁵⁾ Air France a transmis Comisiei un exemplar al condițiilor.

- (51) În caz de suspendare sezonieră, scăderea procesului de stimulare va continua în momentul reluării rutei, ca și cum nu ar fi fost niciodată suspendată: perioada de întrerupere este inclusă în perioada de reducere. Această măsură de stimulare se aplică pe aeroportul din Marsilia Provence pentru cele două terminale și pentru toate companiile.

2.3.6. PARCARE GRATUITĂ PE TIMP DE NOAPTE

- (52) CCIMP menționează, în comunicarea sa din 28 decembrie 2010, introducerea măsurii „ajustarea taxei de parcare pe timp de noapte”, începând cu 1 februarie 2010. În consecință, parcare între orele 22.00 și 6.00 este gratuită, sub rezerva următoarelor condiții:

- activitate de transport de pasageri;
- cinci frecvențe săptămânale pe aceeași destinație pentru minimum un sezon IATA;
- aeronavele care staționează cel puțin șase ore consecutive, între 22.00 și 6.00.

- (53) Acest stimulente se aplică pe aeroportul din Marsilia Provence pentru cele două terminale și pentru toate companiile.

2.3.7. FINANȚAREA ACTIVITĂȚILOR DE MARKETING

- (54) Prin decizia din 21 noiembrie 2005, CCIMP a instituit un sistem de stimulente financiare pentru înființarea de noi rute prin plata parțială a cheltuielilor specifice de marketing și de promovare, pe suporturi agreate de aeroportul din Marsilia Provence. Pe baza acestui dispozitiv, compania aeriană beneficiară trebuia să prezinte o justificare a cheltuielilor pentru promovarea acestei rute. Valoarea ajutorului nu putea depăși 50 % din cheltuielile eligibile.

- (55) Decizia de a introduce o plată „marketing” a fost luată, fără autorizare prealabilă din partea Franței, înainte de publicarea Comunicării Comisiei – Orientări comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (denumite în continuare „Orientările din 2005”) ⁽¹⁶⁾. Prin scrisoarea din 22 august 2006, Franța a solicitat CCIMP să oprească această plată cel târziu la 1 iunie 2007, considerând că o astfel de plată „marketing” nu îndeplinea criteriile prevăzute în Orientările din 2005.

- (56) CCIMP a confirmat faptul că participarea la cheltuielile de marketing avută în vedere inițial nu a fost pusă în aplicare, cu excepția unei participații [mai mică de 300 000 EUR] * în favoarea bmibaby.

2.3.8. CONTRACTUL PENTRU ACHIZIȚIONAREA DE SPAȚIU PUBLICITAR CU AMS

- (57) La 19 mai 2006, CCIMP a încheiat, pentru o durată de cinci ani, fără licitație sau publicitate prealabilă, un contract pentru achiziționarea de spațiu publicitar cu societatea Airport Marketing Services (denumită în continuare „AMS”), filială deținută în proporție de 100 % de compania aeriană Ryanair.

- (58) În conformitate cu dispozițiile respectivului contract, CCIMP ar fi trebuit să plătească societății AMS:

- [...] * EUR pe lună, în perioada cuprinsă între noiembrie 2006 și octombrie 2007;
- [...] * EUR pe lună, în perioada cuprinsă între noiembrie 2007 și mai 2008;
- [...] * EUR pe lună începând din iunie 2008.

- (59) În decizia Cocoéco din 18 februarie 2009 pentru stabilirea tarifelor care fac obiectul deciziei din 25 mai 2009, se precizează că „costul contractului cu AMS pe perioada contractului, și anume octombrie 2006-octombrie 2011, este de [...] *, și anume [...] * EUR pe an”.

⁽¹⁶⁾ Comunicarea Comisiei – Orientări comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).

- (60) Informațiile furnizate de Franța permit, de asemenea, să se determine costul contractului cu AMS, astfel cum este detaliat în tabelul 2:

Tabelul 2

Costuri asociate contractului cu AMS conform informațiilor furnizate de Franța, în mii EUR

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

- (61) Obiectul acestui contract ar fi, potrivit CCIMP, asigurarea unei publicități pentru destinația Marsilia, în vederea atragerii unui număr mare de pasageri. Acest lucru ar asigura sustenabilitatea terminalului MP2 și un nivel adecvat de remunerare a serviciilor furnizate de administratorul aeroportului.
- (62) În acest scop, CCIMP consideră că urmărirea acestui obiectiv are la bază reuniunea a doi factori:
- un număr mare de utilizatori ai internetului;
 - utilizatorii europeni ai internetului sensibili la modelul low-cost.
- (63) CCIMP justifică încheierea acestui contract cu societatea AMS prin faptul că numai site-ul acesteia din urmă acoperea, în 2006, nevoile CCIMP prin faptul că oferea următoarele servicii:
- un sistem unic și exclusiv de comercializare a biletelor companiei Ryanair, singurul operator care se angajează să stabilească o bază importantă de aeronave pe noul terminal MP2;
 - un public larg de utilizatori ai internetului care vizează politica de promovare a CCIMP;
 - servicii de marketing adaptate la achiziționarea de bilete de avion cu destinația Provence.
- (64) În ceea ce privește reclamantul, acesta consideră că respectivul contract încheiat cu AMS reprezintă un ajutor pentru Ryanair în scopul de a atrage această companie către MRS. În acest sens, sunt aduse dovezi suplimentare pentru a susține această poziție, pe baza dosarului pregătit pentru reuniunea „consiliului aeroportului” din cadrul CCIMP, din data de 15 noiembrie 2005.

2.3.9. PLANUL DE AFACERI PENTRU TERMINALUL MP2 ȘI APLICAREA PRINCIPIULUI INVESTITORULUI PRUDENT ÎN ECONOMIA DE PIAȚĂ

- (65) În noiembrie 2004, CCIMP a elaborat un plan de afaceri care să demonstreze rentabilitatea terminalului MP2. Acesta a fost actualizat în 2005. Alte actualizări ale acestui plan de afaceri au făcut obiectul unei evaluări efectuate de PricewaterhouseCoopers (PwC) la cererea Air France în februarie 2005, noiembrie 2005 și mai 2006.
- (66) Planul de afaceri prezentat de Franța compară, pentru perioada 2004-2020, un scenariu cu terminalul MP2 și un scenariu fără terminalul MP2. Potrivit Franței, cumulul fluxurilor de numerar anuale pentru perioada 2004-2020 și valoarea contabilă netă în 2020 prezintă:
- [...]* milioane EUR în scenariul fără terminalul MP2;
 - [...]* milioane EUR în scenariul cu terminalul MP2.
- (67) Franța conchide că scenariul cu terminalul MP2 este cu [...]* milioane EUR mai avantajos decât scenariul fără terminalul MP2, ceea ce ar echivala cu o rată de rentabilitate de [...]* %.

- (68) Planul de afaceri include, de asemenea, o analiză de sensibilitate pentru diferite ipoteze privind traficul și tariful. Scenariile privind „traficul” care au fost analizate au fost un scenariu „fără transferul navei Air France” și un scenariu de „creștere mai redusă a traficului în terminalul MP2”. Scenariile privind „tarifele” care au fost examinate au fost tarife de [...] EUR și de [...] EUR per pasager pentru MP2.
- (69) În 2005, planul de afaceri a fost actualizat. Cu această ocazie, trei scenarii au fost simulate. Aceste scenarii sunt următoarele:
- **prima simulare:** prognozele privind traficul în anul 2005 au devenit baza calculului, transferul navei Air France către terminalul MP2 nu mai este inclus în scenariul de referință, iar calculele sunt efectuate pentru perioada 2005-2021. Pe baza acestor ipoteze, rata internă de rentabilitate ar fi de [peste 7,5 %]*;
 - **a doua simulare:** rata internă de rentabilitate este fixată la 7,5 % și se examinează ce număr de pasageri corespunde acestei rate interne de rentabilitate. În urma exercițiului de simulare, se concluzionează că numărul de pasageri în perioada 2007-2021 ar putea fi mai mic cu 1,32 milioane comparativ cu prima simulare;
 - **a treia simulare:** dacă traficul terminalului MP2 în 2010 a fost de numai 1 milion de pasageri (în loc de 1,65 milioane prevăzuți în prima simulare), acest tarif suplimentar va trebui să fie aplicat per pasager începând din 2011, pentru a menține o rată internă de rentabilitate de 7,5%. În urma exercițiului de simulare, se concluzionează că ar fi necesare majorări tarifare de [...] EUR.
- (70) Evaluările efectuate de PwC la solicitarea Air France în cadrul contenciosului depus la Consiliul de Stat privesc simulări din februarie 2005, septembrie 2005 și mai 2006, elaborate de CCIMP și care vizează stabilirea ratei interne de rentabilitate și a valorii actualizate nete (VAN) a proiectului terminalului MP2 pe baza fluxului de numerar preconizat. Cu această ocazie, PwC a formulat o serie de observații și critici referitoare la planul de afaceri în cauză.

3. OBSERVAȚIILE FRANȚEI

3.1. SUBVENȚII PENTRU INVESTIȚII ÎN FAVOAREA CCIMP

3.1.1. UNELE DINTRE SUBVENȚIILE ACORDATE SUNT PRESCRISE

- (71) Franța contestă opinia Comisiei potrivit căreia suma de 7,577 milioane EUR alocate între 2005 și 2007 pentru construirea terminalului MP2 și cele 16 milioane EUR acordate din 2001 în temeiul investiției privind platforma constituie, în totalitate, ajutor de stat care poate face obiectul unei analize efectuate de către Comisie.
- (72) În conformitate cu articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului⁽¹⁷⁾, Franța susține că următoarele subvenții enumerate în tabelul 3 sunt prescise:

Tabelul 3

Organism	Data și semnarea convenției	Descrierea subvenției	Suma totală plătită (în mii EUR)
Consiliul general	14 decembrie 1999	Lucrări de extindere și de restructurare a instalațiilor aeroportuare	3 064
Consiliul regional	24 octombrie 1997	Lucrări de extindere și de dezvoltare a aeroportului	8 032
Consiliul regional	8 iulie 1994	Amenajarea zonei de marfă	1 372

⁽¹⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

Organism	Data și semnarea convenției	Descrierea subvenției	Suma totală plătită (în mii EUR)
Stat	26 aprilie 2000	Modernizarea panourilor indicatoare de obligativitate	290
Stat	23 iunie 1999	Controlul de securitate al bagajelor de călă	579

- (73) Franța susține că subvențiile prescrise nu pot fi supuse unui ordin de recuperare și că, în acest sens, acestea sunt în mod obligatoriu excluse din domeniul de aplicare a anchetei Comisiei.

3.1.2. UNELE SUBVENȚII ACORDATE AU FOST UTILIZATE PENTRU A FINANȚA ACTIVITĂȚI ȘI INFRASTRUCTURI FĂRĂ CARACTER ECONOMIC ȘI, PRIN URMARE, NU CONSTITUIE AJUTOR DE STAT

- (74) Franța susține că anumite subvenții au fost alocate pentru finanțarea unor infrastructuri sau activități care au legătură cu exercitarea unor prerogative legate de securitatea publică, de stingerea incendiilor și de siguranța operării, și anume:

- subvenția acordată de stat la 19 decembrie 2001, în măsura în care obiectivul acesteia a fost consolidarea sistemului de siguranță a aviației, și, în special, controlul, în mod aleatoriu, al unui anumit procent din bagajele de mână, inspectarea sistematică a personalului care intră în zonele în care accesul este restricționat și accelerarea programului de control asupra bagajelor de călă, pentru a ajunge la o rată de 100 % la începutul celui de al doilea semestru al anului 2002, pentru o sumă totală de 5 032 000 EUR;
- subvenția acordată de Consiliul General la 27 septembrie 2002, în măsura în care a avut drept obiect cablarea pistei 2, amenajarea sălii de ajutor informatic, a unui spațiu la centrala TFE, reabilitarea fațadei blocului tehnic al clădirilor navigației aeriene, înlocuirea tabloului central de joasă tensiune de la postul B, punerea în conformitate a sistemului de alarmă în aeroport și siguranța împotriva incendiilor a sălii de informatică, în valoare totală de 209 885 EUR;
- subvenția Consiliului General din 26 aprilie 2003, în măsura în care aceasta a avut drept obiect reînnoirea echipamentelor de balizaj, extinderea și accesul la PCS, reconfigurarea adăpostului poliției de frontieră, înființarea unei unități de îngrijire, amenajarea șoselei de centură în regiunea sudică, înlocuirea ventiloconvectorilor, crearea unei rețele de camere de supraveghere, înlocuirea cazanului centralei TFE, rețeaua împotriva incendiilor în zona de vest, echipamentul de protecție digitală, în valoare totală de 2 111 542,82 EUR;
- subvenția Consiliului General din 19 mai 2005 în vederea finanțării parțiale a terminalului MP2, care a fost alocată, parțial, pentru finanțarea unor infrastructuri care nu sunt de natură economică, în valoare totală de 2 273 258,64 EUR. Franța precizează că misiunile identificate ca nefiind de natură economică sunt exercitate asupra unei zone care reprezintă 16,96 % din terminalul MP2 și consideră că o parte echivalentă a lucrărilor se referă la suprafețele alocate acestor misiuni. În consecință, Franța arată că 16,96 % din costul lucrărilor după deducerea investițiilor legate de activități care nu sunt de natură economică, și anume 1 416 238,75 EUR trebuie să fie scăzute din evaluarea Comisiei;
- subvenția din partea Metropolei Marsilia acordată la 26 iulie 2004, în măsura în care aceasta a avut drept obiectiv balizajul pistelor, în valoare de 72 095 EUR;
- subvenția din partea FEDR acordată la 22 august 2002, în măsura în care aceasta a avut drept obiect realizarea lucrărilor de balizaj în zonele de staționare a avioanelor pentru marfă, în valoare totală de 587 350,53 EUR.

- (75) Potrivit Franței, sumele respective trebuie să fie deduse din suma care face obiectul evaluării Comisiei.

3.1.3. COMPATIBILITATEA SUBVENȚIILOR PENTRU INVESTIȚII ÎN TEMEIUL ORIENTĂRIILOR PRIVIND FINANȚAREA AEROPORTURILOR

- (76) Franța susține, în temeiul principiului încrederii legitime, că Comisia trebuie să evalueze calificarea drept ajutor de stat a subvențiilor acordate înainte de data publicării Orientărilor din 2005 având în vedere Orientările privind ajutoarele de stat în sectorul aviației din 10 decembrie 1994 și, în consecință, să concluzioneze că aceste subvenții nu constituie un ajutor de stat.

- (77) În subsidiar, Franța consideră că subvențiile acordate sunt compatibile cu Orientările din 2005.

3.1.3.1. *Compatibilitatea subvenției Consiliului General pentru investiția în cadrul terminalului MP2*

- (78) Franța susține că această subvenție îndeplinește un obiectiv de interes general clar definit, și anume crearea și menținerea de locuri de muncă într-o regiune cu o rată a șomajului mai mare decât media națională, dezvoltarea economică regională într-o zonă eligibilă pentru ajutoare regionale în temeiul derogării prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (c), consolidarea capacității aeroportuare atunci când se confruntă cu un risc de saturație ⁽¹⁸⁾ și ameliorarea conectivității teritoriului în ceea ce privește un trafic nou care nu era deservit de linia TGV sau de terminalul MP1 și care a beneficiat de creșterea numărului de destinații deservite.
- (79) Franța consideră că infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivele urmărite. Chiar și în cazul în care o parte a terminalului MP1 s-ar afla în situație de supracapacitate după 2001, crearea terminalului MP2, produs nou cu servicii diferențiate, corespunde unei oferte suplimentare față de cea a terminalului principal. Pe de altă parte, ținând cont de previziunile referitoare la trafic, aeroportul din Marsilia Provence trebuia să facă față unor probleme de congestie care ar fi impus deschiderea unor noi zone de îmbarcare în 2008 și 2018. Potrivit autorităților franceze, construirea terminalului MP2 a permis amânarea adaptărilor necesare ale infrastructurii (în 2016 și după 2020), prezentând, în același timp, perspective mai bune de rentabilitate. În plus, noul terminal MP2 corespunde, în mod specific, strategiei aeroportului care constă în a primi companiile aeriene „low cost”, care nu ar fi putut să se stabilească în terminalul MP1, ale cărui tarife ale taxelor sunt semnificativ mai mari și care nu se pretează la necesitatea de îmbarcare și de debarcare rapidă a pasagerilor. Franța susține că, în 2007, primul an întreg de exploatare a terminalului MP2, rata de utilizare a fost de 68 %, ceea ce nu ar reprezenta o supracapacitate reală. Aceasta adaugă că rezerva de capacitate a terminalului MP1 din 2007 până în 2011, în legătură cu crearea terminalului MP2, a contribuit la satisfacerea noilor necesități ale companiei Air France în cadrul deschiderii bazei acesteia, la 2 octombrie 2011, legate de crearea a 13 noi rute și de creșterea frecvențelor operate. În cele din urmă, construirea terminalului MP2 în incinta unui terminal vechi pentru marfă ar fi permis o minimizare a costurilor de investiție și de întreținere, de asemenea atinsă prin confortul redus oferit călătorilor de acest terminal.
- (80) Franța susține că perspectivele de utilizare a terminalului MP2 sunt satisfăcătoare pe termen lung. Construcția acestui terminal corespunde dorinței de a vedea dezvoltându-se un nou trafic pe platformă, în special un trafic care nu era deservit de terminalul MP1 și care a făcut ca aeroportul să evite deschiderea unor legături care sunt deja deservite de trenuri de mare viteză. Creșterea numărului destinațiilor operate de la 100 în 2005 la 119 în 2010 ar spori și mai mult atractivitatea acestui nou serviciu și, prin urmare, perspectivele sale viitoare de utilizare. Franța subliniază că previziunile referitoare la traficul pe terminalul MP2, care au fost confirmate prin date referitoare la traficul real pentru anii 2007-2010, arată că 50 % din capacitatea sa ar urma să fie utilizată după 5 ani. În cele din urmă, intensificarea traficului companiei Air France cu plecare de la terminalul MP1 începând din 2 octombrie 2011 demonstrează că respectiva capacitate suplimentară furnizată de terminalul MP2 nu constituie o concurență pentru terminalul principal, ci un avantaj pentru aeroport, ceea ce i-a permis să răspundă pozitiv solicitării Air France.
- (81) Franța susține că subvențiile acordate afectează doar într-o măsură limitată comerțul intracomunitar. În ceea ce privește aeroportul din Avignon, situat la mai puțin de 60 de minute de cel din Marsilia Provence, Franța observă că traficul low-cost pe acest aeroport a rămas stabil începând din 2007, că au fost realizate noi amenajări pe platformă după 2007 în timp ce erau deschise rute noi și niciuna dintre destinațiile deservite nu este accesibilă de pe aeroportul din Marsilia Provence. În ceea ce privește zona lărgită la aeroporturile din Nîmes și Toulon, Franța subliniază că acestea se încadrează în categoria micilor aeroporturi regionale și, prin urmare, nu au aceeași vocație ca aeroportul din Marsilia Provence, al cărui trafic depășește 5 milioane de pasageri. Faptul că destinațiile deservite nu sunt toate (cu excepția celor de la Londra și Bruxelles) accesibile de pe aeroportul din Marsilia Provence, ar demonstra că nu a existat concurență între aceste platforme.
- (82) Franța susține că subvenția acordată de către Consiliul General era necesară pentru a atinge pragul de rentabilitate solicitat în mod normal de către operatori. Planul de afaceri din mai 2006 indică o rată internă de rentabilitate de [...] * % prin deducerea subvenției Consiliului General, Franța susține că rentabilitatea proiectului ar scădea la [...] * % în absența subvenției. De asemenea, Franța susține că proporționalitatea subvenției primite se justifică prin faptul că aceasta oferă posibilitatea atingerii unei RIR satisfăcătoare, în absența unei alternative mai puțin costisitoare, care ar fi condus la obținerea acelorași rezultate. Aceasta precizează că lucrările la terminal au făcut

⁽¹⁸⁾ Comunicarea Comisiei „Un plan de acțiune pentru consolidarea capacității, eficacității și siguranței aeroporturilor din Europa”, COM (2006) 819 final, document nepublicat în Jurnalul Oficial.

obiectul unor achiziții publice, ceea ce este în măsură să confirme că aceste costuri au fost reduse la minimum. În sfârșit, Franța subliniază că subvenția acordată acoperă doar 50 % din costul total al proiectului terminalului MP2, și anume 80 % din activitățile legate de aeronave și 30 % din activitățile legate de terminal.

3.1.3.2. *Compatibilitatea subvențiilor FEDR din 22 august 2002 pentru dezvoltarea transportului de marfă aerian*

- (83) Franța subliniază, în primul rând, că o parte din subvenție a vizat investiții legate de activități neeconomice, și că numai soldul ajutorului atribuit ar trebui să fie considerat compatibil cu normele din TFUE ⁽¹⁹⁾.
- (84) Franța reamintește că cererea de finanțare a aeroportului din Marsilia-Provence din FEDR a fost abordată în cadrul programării pentru Obiectivul nr. 2 al fondurilor structurale pentru perioada 2000-2006, la care regiunea Provence Alpes Côte d'Azur este eligibilă, și care a fost aprobată de Comisia Europeană la 22 martie 2001.
- (85) Potrivit Franței, ajutorul acordat răspunde unui obiectiv de interes general clar definit: optimizarea infrastructurii existente pentru dezvoltarea activității de transport al mărfurilor, ca răspuns la scăderea tonajului transportat, și în legătură cu numărul de locuri de muncă puse la dispoziție de către aeroport ⁽²⁰⁾ într-o zonă care se confruntă cu o rată deosebit de ridicată a șomajului.
- (86) Franța susține că infrastructura în cauză este necesară și proporțională cu acest obiectiv. Aceasta precizează că infrastructura constă în realizarea unei șosele de centură și a unui sens giratoriu în scopul de a conferi siguranță fluxului rutier în perspectiva unei creșteri a traficului, în reamenajarea terminalelor de marfă în spațiile rămase libere, în crearea unor zone de staționare pentru aeronave care să fie aproape de terminalele de marfă pentru a reduce timpul de prelucrare și în extinderea zonei destinate mărfurilor pentru creșterea atractivității acesteia.
- (87) Franța sugerează că rezultatele legate de trafic ⁽²¹⁾ demonstrează că infrastructura prezenta o perspectivă satisfăcătoare de utilizare pe termen lung și precizează că infrastructura este pusă la dispoziția tuturor operatorilor.
- (88) În final, Franța susține că o subvenție justificată prin necesitatea de a dezvolta o zonă care se confruntă cu dificultăți structurale și care viza exclusiv finanțarea a 28 % din costul total al proiectului nu ar putea afecta schimburile intracomunitare. Aceasta susține că finanțarea proiectului nu poate fi repusă în discuție, chiar dacă au fost îndeplinite criteriile de eligibilitate FEDR. Franța subliniază că finanțările acordate au permis facilitarea accesului rutier la infrastructura aeroportuară și remedierea deficiențelor în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor.

3.1.3.3. *Compatibilitatea subvenției din 26.6.2003 pentru extinderea și restructurarea aeroportului*

- (89) Franța amintește, în primul rând, că o parte din subvenție a avut în vedere investiții legate de activitățile neeconomice, și că numai restul ajutorului atribuit, și anume 888 457,18 EUR, ar trebui să fie considerat compatibil cu normele din TFUE.
- (90) Franța susține că această subvenție răspunde unui obiectiv de interes general definit în mod clar, legat de dezvoltarea economică a departamentului Bouches-du-Rhône și a regiunii Provence.
- (91) Aceasta susține că investițiile în cauză erau necesare și proporționale cu acest obiectiv, în măsura în care vizau mărirea numărului de deplasări, prin renovarea pistei 1, realizarea de bretele de circulație și crearea de ieșiri rapide.

⁽¹⁹⁾ Comisia constată o contradicție în răspunsul Franței, care susține, în mod succesiv, că valoarea ajutorului care trebuie să facă obiectul unei analize a compatibilității este de 932 649 EUR (p. 26), apoi de 980 EUR.

⁽²⁰⁾ Franța precizează că un studiu de impact realizat de CCIMP concluziona că activitățile de transport de marfă ale aeroportului reprezentau 582 de locuri de muncă în 2000 și 614 locuri de muncă în 2009.

⁽²¹⁾ Franța afirmă că traficul de marfă a crescut cu 20,86 % între 2005 și 2010, ajungând la 52 179 de tone în 2010.

- (92) Franța susține că investițiile erau indispensabile pentru primirea unui trafic suplimentar. Astfel, lucrările realizate ar fi mărit capacitatea pistelor la 140 000 de mișcări comerciale pe an. Cu toate acestea, Franța a prezentat, în răspunsul său, obiective de trafic de 113 909 mișcări în 2015 și 122 449 de mișcări în 2020. Amenajările realizate ar permite, astfel, să nu se aibă în vedere lucrări legate de capacitatea pe piste în următorii 10 ani, beneficiind în același timp, potrivit Franței, de o perspectivă satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu.
- (93) Franța confirmă că infrastructura este accesibilă tuturor utilizatorilor și susține că singurul aeroport comercial situat la mai puțin de 60 de minute cu mașina este aeroportul din Avignon, acesta fiind un aeroport din categoria D, cu care aeroportul din Marsilia Provence nu se află în concurență, iar ajutorul examinat nu afectează comerțul intracomunitar.

3.1.3.4. *Compatibilitatea subvenției din 26 iulie 2004 pentru dezvoltarea aeroportului*

- (94) Franța amintește, în primul rând, că o parte din subvenție a fost pentru investiții legate de activități neeconomice și că numai restul de ajutor atribuit, și anume 816 535 EUR, ar trebui să fie considerat compatibil cu normele din TFUE.
- (95) Franța susține că această subvenție răspunde unui obiectiv de interes general clar definit în ceea ce privește dezvoltarea teritoriului Metropolei Marsilia și a regiunii înconjurătoare, pe baza consolidării traficului național și a dezvoltării traficului internațional pe aeroportul din Marsilia Provence, precum și conectarea la căile ferate.
- (96) Franța susține că realizarea acestui obiectiv făcea ca lucrările realizate să fie necesare, și anume extinderea capacității sălii 1 și alinierea acesteia la standarde, în comparație cu standardele internaționale, optimizarea pistei 1 și reconstrucția pistei 2 și realizarea unei gări feroviare accesibile pentru TGV.
- (97) Franța susține că evoluția traficului de pasageri înregistrată demonstrează că aceste echipamente beneficiază de o perspectivă satisfăcătoare de utilizare pe termen lung. Aceasta adaugă că realizarea legăturii feroviare prevăzute nu putea decât să consolideze frecvența aeroportului.
- (98) Potrivit Franței, infrastructura este accesibilă, fără discriminare, pentru toți utilizatorii. Aceasta subliniază că repartizarea sălilor între zborurile naționale, Schengen și internaționale este necesară pentru buna gestionare a fluxurilor de pasageri în conformitate cu normele privind controlul la frontiere, precum și că implantarea zborurilor în oricare dintre terminale nu schimbă cu nimic faptul că toate companiile au libertatea de a avea acces la cele două terminale, în funcție de zborurile pe care le deserveșc.
- (99) Franța reamintește că, în opinia sa, lucrările efectuate nu afectează comerțul intracomunitar, dată fiind absența unui aeroport din aceeași categorie situat în aceeași zonă de activitate și subliniază, în plus, că investițiile vizate de subvenția din 26 iulie 2004 nu erau direct destinate să mărească capacitatea aeroportului.
- (100) Franța susține că modalitățile de acordare a subvenției analizate erau în măsură să asigure respectarea principiului proporționalității ⁽²²⁾. Aceasta reamintește că angajamentul autorității publice era limitat la 1 milion EUR pe o perioadă de trei ani.

3.2. *TESTUL OPERATORULUI PRUDENT ÎN ECONOMIA DE PIAȚĂ APLICAT LA TERMINALUL MP2*

- (101) Franța susține faptul că observația critică a societății PwC, potrivit căreia deducerea proporției subvenției pentru investiție din amortizările infrastructurii terminalului MP2 denaturează testul operatorului prudent în economia de piață, nu este întemeiată. În Franța, normele contabile în vigoare impun ca subvențiile pentru echipamente aferente exercițiilor viitoare să fie deduse din valoarea contabilă netă a activelor imobilizate. În plus, modul de tratare a subvențiilor a fost omogen pentru terminalele MP1 și MP2, care au beneficiat deopotrivă de o subvenție

⁽²²⁾ Convenția încheiată între CCIMP și comunitatea urbană Metropola Marsilia Provence prevede stabilirea contribuției autorității publice în funcție de programele de investiții propuse de aeroportul din Marsilia și reținute de Metropolă, faptul că fondurile urmăresc în mod strict să acopere cheltuielile validate în acest fel, limitarea contribuției publice anuale la cheltuielile efectiv suportate de aeroport în exercițiul respectiv, însoțirea fiecărei cereri de fonduri de un rezumat al cheltuielilor și punerea la dispoziția Metropolei de către CCIMP a tuturor facturilor referitoare la operațiuni.

de 30 % din costul lucrărilor la terminal. În cele din urmă, luarea în considerare a fluxurilor brute în baza costurilor aferente taxei pe pasager ar fi determinat administratorul să perceapă taxe de la utilizatori pentru costuri pe care, în realitate, acesta nu le-a suportat. În sens mai larg, deoarece Franța a considerat că subvenția primită de Consiliul General este compatibilă cu dreptul francez și cu dreptul Uniunii, aceasta consideră că CCIMP a acționat ca un investitor prudent în economia de piață prin faptul că nu a inclus în planul de afaceri costuri pe care ar fi posibil să nu trebuiască să le suporte.

- (102) În ceea ce privește includerea în planul de afaceri a sumei aferente valorii contabile nete (VCN) a investițiilor realizate în cursul perioadei cu flux de numerar luate în considerare, Franța susține că se limitează la exprimarea din punct de vedere contabil a prevederilor din caietul de sarcini al contractului de concesiune din 1987. Franța susține că acest tip de dispoziții este foarte răspândit în contractele de concesiune și este conceput pentru a ține seama de durata proiectului de investiții, respectiv a contractului de concesiune.
- (103) Pentru a justifica valoarea de 7,5 % reținută ca reflectând costul mediu ponderat al capitalului (CMPC), Franța afirmă că aceasta este consecventă cu estimarea medie a CMPC al aeroporturilor franceze ⁽²³⁾, deși este puțin mai mare ca urmare a perimetrului regulat al aeroportului și a faptului că evaluarea a fost efectuată într-o perioadă anterioară (2004) estimărilor evocate în referință. Franța menționează că, în studiul său, societatea Mazars reține aceeași ipoteză privind CMPC ca și operatorul aeroportului Marsilia-Provence.
- (104) Franța susține că, în mod eronat, Comisia a făcut referire la absența unei creșteri a costurilor externe asociate cu măsurile de modulare pentru motive de interes general (stimulente pentru crearea de noi linii), dat fiind că aceste modulări nu au fost luate în considerare în calitate de costuri, ci ca reduceri ale cifrelor de afaceri aferente aterizării, balizajului și staționării în toate cazurile studiate. Franța adaugă că aceste modulări au adus beneficii atât utilizatorilor terminalului MP2, cât și ai terminalului MP1, iar punerea lor în aplicare între 2005 și 2010 arată un bilanț cumulat al reducerilor înregistrate echilibrat între cele două terminale ([...]* milioane EUR pentru terminalul MP1 și [...]* milioane EUR pentru terminalul MP2). De asemenea, Franța a transmis un plan de afaceri întocmit *a posteriori* pentru perioada 2005-2010, susținând faptul că planurile de afaceri prezentate în septembrie 2005 și mai 2006 se bazează pe date previzionale apropiate de datele realizate, și că rentabilitatea terminalului MP2 se dovedește a fi mai mare decât cea care a fost prevăzută în momentul luării deciziei de investiții.

3.3. CONTRIBUȚIA DE FUNCȚIONARE ACORDATĂ CCIMP

- (105) În ceea ce privește contribuțiile în valoare de [...]* milioane EUR plătite de către autoritățile publice în favoarea CCIMP, Franța susține că acestea nu sunt subvenții de funcționare, ci contrapartida pentru serviciile prestate de către departamentul general al CCIMP aeroportului din Marsilia-Provence. Franța precizează că, având în vedere separarea contabilă dintre departamentul aeroport al CCI și celelalte departamente ale sale, sumele care fac obiectul prezentei decizii corespund refacturărilor legate de serviciile prestate de departamentul general la aeroport și, prin urmare, constituie contribuții corespunzătoare unor servicii facturate pentru perioada 2001-2010.
- (106) Franța subliniază că un atestat al auditorului CCIMP confirmă absența fluxurilor financiare de la serviciile centrale ale CCIMP către aeroportul din Marsilia-Provence.
- (107) De asemenea, Franța a explicat modul de funcționare a sistemului de taxe de aeroport în scopul de a exclude existența eventuală a unui ajutor de stat legat de mecanismul respectiv. Franța reamintește că taxa de aeroport este prevăzută la articolul 1609w din Codul general al impozitelor (CGI), care prevede că aceasta este percepută în favoarea persoanelor publice sau private care exploatează aeroporturi, că este datorată de orice companie de transport aerian public și că este utilizată exclusiv pentru rambursarea costurilor suportate de operatorii aeroporturilor pentru îndeplinirea atribuțiilor de autoritate publică, cum ar fi serviciile privind securitatea-incendiile-salvarea, lupta împotriva pericolelor reprezentate de păsări, precum și siguranța. Franța susține în continuare că valoarea taxei de aeroport este stabilită anual, pentru fiecare aeroport în parte, în funcție de serviciile prestate în conformitate cu legislația în vigoare și cu evoluția previzională a datelor privind traficul, costurile și alte produse ale operatorului. În acest sens, operatorii aeroporturilor instituie o declarație anuală de costuri și trafic, care este transmisă către Direcțiile locale de siguranță a aviației civile pentru validare. Calculul tarifelor se realizează la nivelul administrației centrale din cadrul Direcției generale de aviație civilă, ținând seama de rezultatele cumulate din anii anteriori.
- (108) Franța contestă constatarea potrivit căreia acest mecanism ar putea conține elemente de ajutor de stat. Franța subliniază, în primul rând, că acesta este un dispozitiv general care se aplică tuturor aeroporturilor franceze în conformitate cu aceleași norme.

⁽²³⁾ Deciziile Comisiei de consultare aeroportuare furnizate de Franța se referă, în cazul ADP, la un CMPC cuprins între 5,8 % și 6,5 % pentru perioada 2006-2010 și între 6,2 % și 6,8 % pentru perioada 2011-2015, și între 6 % și 6,5 % în cazul aeroportului din Toulouse, pentru perioada 2009-2013.

- (109) Aceasta precizează în continuare că, având în vedere faptul că nivelul taxei este determinat pe baza datelor estimative privind costurile și traficul, ajustarea veniturilor la costuri este greu de realizat pe parcursul unui an, dar contestă că ar putea exista o supracompensare.
- (110) Franța reamintește, în această privință, că operatorilor aeroporturilor nu le sunt rambursate costurile suportate decât ulterior, pe baza dotărilor cu amortizări și că, de îndată ce se constată un sold pozitiv, acesta este înscris în conturile cumulate ale anilor anteriori și este alocat către costurile financiare suportate de către operator și conduce la o ajustare a tarifelor în anul următor. Franța precizează că sistemul de taxe de aeroport este, în general, deficitar de mai mulți ani (aproximativ 110 milioane EUR la sfârșitul anului 2010), ceea ce face ca o parte a cheltuielilor privind siguranța și securitatea suportate de aeroporturi să nu fie compensată, acest procent fiind alocat unor cheltuieli financiare suportate de către stat. Franța subliniază că majorările tarifare care intervin *a posteriori* trebuie să țină seama de impactul asupra companiilor aeriene, ceea ce exclude o recuperare prea rapidă.
- (111) În cele din urmă, Franța se referă la mecanismul de „reluare de la zero” în caz de schimbare a operatorului aeroportuar, care impune operatorului să ramburseze un eventual sold pozitiv la sfârșitul mandatului său.
- (112) În ceea ce privește aeroportul din Marsilia Provence, Franța precizează că deficitul cumulat al sistemului de taxe de aeroport era de 2,7 milioane EUR la sfârșitul anului 2000, că revenirea la echilibru a fost atinsă în 2010, cu o valoare a taxei stabilită la 8,20 EUR și că tariful pentru anul 2011 a fost revizuit în scădere (7,774 EUR) pentru a nu genera un excedent.

3.4. STABILIREA TAXELOR PENTRU PASAGERI LA TERMINALELE MP1 ȘI MP2

- (113) Franța susține că diferențierea tarifară între terminalele MP1 și MP2 respectă dispozițiile Directivei 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁴⁾ și reamintește că terminalul MP2 este deschis tuturor companiilor aeriene. Aceasta precizează că diferența de tarif între terminalele MP1 și MP2 are la bază decalajul de costuri dintre serviciile oferite pasagerilor acestor terminale. Franța susține că, în decizia din 26 iulie 2011, Consiliul de Stat a admis că tarifele stabilite pentru terminalul MP1 erau valabile și, astfel, ar fi susținut, în mod întâmplător, eficacitatea normelor privind alocarea contabilă a costurilor și veniturilor între terminalele MP1 și MP2. În sfârșit, Franța subliniază că, potrivit principiului bazat pe încasare unică (*single-till*) care se aplică pe aeroportul din Marsilia Provence, diferența dintre costul de producție al taxei pentru pasageri și valoarea taxei respective este constituită din resursele provenite din activități non-aeronautice specifice terminalului în cauză, pe care un operator prudent le va lua în considerare pentru a stabili tarifele aplicabile terminalului.
- (114) Franța contestă faptul că CCIMP a ținut seama doar de costurile suplimentare care au o legătură directă cu punerea în funcțiune și exploatarea terminalului MP2. Aceasta susține că, dat fiind că cele două terminale sunt separate din punct de vedere geografic, este posibil să se disocieze toate investițiile necesare în cadrul terminalului MP2, și anume 8,95 de milioane EUR. Franța subliniază că structura costurilor unui aeroport constă, în principal, din costurile fixe.
- (115) Franța descrie apoi elementele care au condus la determinarea costurilor de funcționare percepute de la terminalul MP2:
- terminalul MP2 reprezintă numai 8,9 % din suprafața totală a terminalelor aeroportului, acesta reprezintă numai 9,8 % din totalul postului „impozite, taxe și asigurări”;
 - dat fiind că, în principal, costurile de întreținere și mentenanță se referă la repararea componentelor mecanice, cum ar fi lifturi, scări rulante și benzi rulante, terminalul cu servicii simplificate, care nu dispune nici de scări rulante, nici de benzi rulante, nu reprezintă decât 5 % din cheltuielile pentru „întreținere și mentenanță”;
 - terminalul MP2, nou, mai bine izolat și cu o înălțime a plafonului mult inferioară celei a terminalului MP1, care reprezintă 8,9 % din suprafața terminalelor aeroportului, reprezintă doar 8,6 % din cheltuielile de „fluide” (energie);
 - costurile pentru curățenie sunt alocate terminalului MP2 în procent de 7,8 %, ținând cont de proporția suprafețelor ocupate (8,9 %), de materialul folosit pentru acoperirea solului (dale de pardoseală în terminalul MP2, mocheta în terminalul MP1), de o frecvență a curățeniei identică în ambele terminale;

⁽²⁴⁾ Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind taxele de aeroport (JO L 70, 14.3.2009, p. 11).

- crearea terminalului MP2 nu presupune cheltuieli suplimentare cu personalul, cu excepția unei angajări pe postul de coordonator al terminalului (PCT) în 2007, a unei angajări pe postul de coordonator al exploatației (PCE) și a unei angajări la biroul de informare (BI) în 2010, ipoteză care reflectă tabelul prezentat de Franța, care a detaliat, de asemenea, în răspunsul său, formulele de distribuire utilizate pentru alocarea costurilor de exploatare între cele două terminale.
- (116) Astfel, Franța susține că, dat fiind că alocarea costurilor de exploatare a fost realizată cu efective constante, costurile atribuite terminalului MP2 reprezintă aceeași economie ca și taxa pentru pasageri pentru terminalul MP1. De asemenea, Franța afirmă că aceste costuri alocate terminalului MP2 corespund costurilor suplimentare suportate de terminalul MP1, în ipoteza în care al doilea terminal nu ar fi fost construit (anexa 44 și anexa 25).
- (117) De asemenea, Franța contestă concluzia PwC conform căreia investițiile care nu sunt alocate direct terminalelor trebuie să fie alocate în mod indirect și prezintă în detaliu investițiile disociate ale taxei pe pasager și luarea în considerare a acestora din punct de vedere contabil (investiții în clădiri separate de terminale care fac obiectul unor venituri separate din închirieri, investiții punctuale pentru înlocuirea instalațiilor vechi alocate centrelor analitice specifice, investiții în domeniul supravegherii, al informaticii, al pasarelelor, imputate centrului analitic specific și, dacă este cazul, incluse în procentul de cheltuieli generale). De asemenea, Franța contestă argumentul PwC potrivit căruia, dat fiind că pasagerii terminalului MP2 pot utiliza echipamentele terminalului MP1, 10 % din amortizările terminalului MP1 ar trebui imputate terminalului MP2. Aceasta susține că separarea clară între infrastructuri pe platformă face această utilizare foarte puțin probabilă, că acest lucru ar însemna alocarea unei suprafețe echivalente cu suprafața totală a terminalului MP2 și că acest lucru ar necesita imputarea în aceeași proporție a veniturilor comerciale ale terminalului MP1 terminalului MP2, și anume o reducere a marjei terminalului principal de [...] milioane EUR.
- (118) Franța subliniază, de asemenea, faptul că ipotezele de trafic luate în considerare de către PwC în rapoartele sale din 2006 și 2007 se bazează pe previziunile din planul de afaceri din noiembrie 2004 și nu țin seama de cifrele actualizate cu diminuarea traficului în planurile de afaceri din septembrie 2005 și mai 2006 în urma deciziei Air France de a nu transfera în terminalul MP2 operarea „navetei” sale și de prelungirea cu 6 luni a deciziei de deschidere a noului terminal, care a diminuat semnificativ traficul în 2006 și 2007. Franța contestă constatarea unei „canibalizări” a traficului terminalului MP1 de către terminalul MP2 menționat în raportul PwC. Aceasta subliniază, în acest sens, că, în final, Air France nu a continuat proiectul său de transferare a zborurilor „navetei” către Orly pe terminalul MP2 și că traficul companiei Air France în perioada 2008-2011 a rămas stabil în fiecare dintre cele două destinații care fac obiectul unor rute concurente operate de Ryanair pe terminalul MP2 începând din 2009.
- (119) Franța susține că, întrucât argumentele PwC sunt nefondate, taxa de 3,84 EUR per pasager este nejustificată, și precizează că aceasta este mai mare decât tariful perceput pe terminalul MP1 în 2007.
- (120) Franța reamintește că, în urma anulării de către Consiliul de Stat a tarifelor practicate pe terminalul MP2 pentru anii 2006, 2007 și 2008 și a tarifelor practicate pe terminalul MP1 pentru 2008, operatorul aeroportului a stabilit noi tarife pentru fiecare dintre terminale. Justificarea unei majorări a prețurilor pe terminalul MP2 constă în obligația impusă de autoritatea de reglementare (ministrii economiei și aviației civile) de a imputa doar acestui terminal costurile contractului de publicitate cu AMS, fără a pune sub semnul întrebării cheile de alocare a costurilor între terminale.
- (121) Potrivit Franței, CCIMP ar fi stabilit nivelul tarifului care să permită atingerea unei rate de acoperire a costurilor identică pentru fiecare terminal (și anume [...] %). Franța susține că Directiva 2009/12/CE prevede că nivelul taxelor de aeroport trebuie să fie diferențiat în special în funcție de costurile acestora și că, pentru a se asigura că această diferențiere de preț este justificată de o diferență de costuri, este necesar să se asigure echivalența dintre rata de acoperire a acestor costuri prin taxa pe pasager pentru fiecare terminal. Franța adaugă că această rată de acoperire poate fi mai mică decât 100 % în măsura în care reglementările privind principiul bazat pe încasare unică ia în considerare echilibrul economic global al aeroportului prin integrarea veniturilor provenite din activități non-aeronautice. Franța reamintește că societatea Mazars a estimat, în raportul său, că, pentru anul 2007, acoperirea costurilor pentru pasageri de către venitul din taxa pe pasager a fost de [...] % pentru terminalul MP1 și [...] % pentru terminalul MP2.
- (122) Franța concluzionează că tarifele aferente taxei pe pasager pentru terminalul MP2 nu pot constitui un avantaj economic în favoarea unei întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, în măsura în care acestea sunt stabilite în funcție de costurile asociate cu construirea și exploatarea terminalului MP2, că diferența dintre taxele pe pasager pentru utilizarea fiecărui terminal este obiectivă, transparentă și justificată de costurile atribuite fiecăruia, și că, în acest cadru, diferențierea este prevăzută în mod expres la articolul 10 din Directiva 2009/12/CE.

- (123) Nici caracterul selectiv al măsurii nu ar fi dovedit în speță, stabilirea tarifelor fiind aplicabilă, fără distincție, oricărei companii aeriene care utilizează terminalul MP2.
- (124) În ceea ce privește taxele pe pasager reduse pentru zborurile interne, Franța precizează că Ordinul din 16 octombrie 2009 interzice în prezent orice diferențiere a tarifelor în țările din spațiul Schengen și reamintește că, în decizia sa din 28 ianuarie 2009, Comisia a considerat că nu era necesar să propună măsuri suplimentare.

3.5. REDUCERI DE TAXE PENTRU CREAREA DE NOI RUTE

- (125) Franța amintește, cu titlu introductiv, că modulările tarifare în favoarea companiilor aeriene care fac obiectul evaluării Comisiei în considerentele 116-137 din decizia de inițiere a procedurii există în Franța pe toate aeroporturile de stat și pe un număr foarte mare de aeroporturi descentralizate.
- (126) Aceasta adaugă că măsurile sunt destinate să favorizeze crearea de noi rute aeriene. Măsurile ar răspunde unui motiv de interes general legat de îmbunătățirea serviciilor și de conectivitatea teritoriului, amenajarea teritoriului și integrarea pieței europene.
- (127) Potrivit Franței, motivul de interes general invocat trebuie să fie luat în considerare de către Comisie în evaluarea compatibilității ajutorului acordat astfel legislației europene.
- (128) De asemenea, Franța susține că modulările tarifelor sunt aprobate anual de către aceasta în cadrul unei proceduri de omologare aplicabile tuturor aerodromurilor de stat, care asigură caracterul nediscriminatoriu al măsurilor. Franța susține că procedura de aprobare anuală a tarifelor ar fi suficientă, astfel, pentru a îndeplini cerința ca un mecanism de apel să fie prevăzut la nivelul statului membru pentru a remedia orice discriminare în acordarea ajutorului, care constituie unul dintre criteriile de compatibilitate ale ajutorului în cauză.
- (129) Franța reamintește că legislația națională (articolul R.224-2-2 din Codul aviației civile), care introduce posibilitatea de modulare a tarifelor, impune persoanei responsabile de stabilirea tarifelor să definească indicatori de monitorizare corespunzători obiectivului de interes general vizat. Franța susține că indicatorii de monitorizare prevăzuți asigură anual buna executare a măsurii și eventualele nevoi de ajustare a acesteia și sunt suficienți pentru a îndeplini criteriul de compatibilitate a ajutorului cu privire la existența unui mecanism de sancționare în măsura în care un transportator nu ar respecta angajamentele asumate în ceea ce privește aeroportul.
- (130) Franța precizează că bilanțul modulărilor tarifare din 2005, când a început punerea în aplicare a acestei măsuri, a fost abordat periodic în dosarele din cadrul reuniunilor Coccoeco, ceea ce stabilește caracterul public al măsurilor acordate reprezentanților utilizatorilor platformei și este suficient pentru a îndeplini criteriul de compatibilitate a ajutorului cu privire la publicitatea măsurilor respective.
- (131) Franța precizează că modulările tarifare în discuție sunt în conformitate cu dispozițiile Directivei 2009/12/CE care permite statelor membre să introducă modulări la taxele de aeroport pentru motive de interes public și de interes general. Franța deduce de aici că operatorul aeroportuar nu trebuie să se comporte ca un operator prudent în economia de piață atunci când stabilește o astfel de modulare tarifară. Franța subliniază că alte modulări tarifare pentru motive de interes general există în dreptul francez, în special pentru motive legate de mediu, cum ar fi modularea taxei de aterizare în funcție de categoria de aeronavă și de momentul zilei, ținând cont de zgomot.
- (132) Franța contestă faptul că astfel de măsuri constituie ajutor la înființare și susține că acestea urmăresc internalizarea anumitor componente de interes public (repararea daunelor cauzate mediului, îmbunătățirea conectivității dintre teritorii etc.) care, altfel, nu ar fi incluse în tariful taxelor.
- (133) Franța susține că un plan de afaceri care să demonstreze că modulările acordate nu sunt profitabile nu ar însemna, totuși, că operatorul trebuie să renunțe la acestea, deoarece acest plan de afaceri nu ar lua în considerare externalitățile generate de măsuri, cum ar fi economiile realizate în ceea ce privește emisiile de poluanți sau sonore, sau îmbunătățirea conectivității dintre teritorii și îmbunătățirea servirii acestora. Potrivit Franței, dificultatea de a valorifica pe plan monetar aceste externalități a făcut ca măsurile de stimulare să facă obiectul unei ipoteze distincte în cadrul Directivei 2009/12/CE.

- (134) Franța contestă abordarea metodologică efectuată de către Comisie care constă în aplicarea testului operatorului prudent în economia de piață, care nu ar fi adaptat pentru analiza măsurilor al căror obiect este de a face ca interesul public să beneficieze de externalități pozitive.
- (135) Franța susține că informațiile furnizate în considerentul 124 din decizia Comisiei de inițiere a procedurii sunt eronate. Tarifele menționate arată o parte variabilă a taxei de aterizare per pasager. În realitate, partea variabilă a taxei de aterizare s-ar calcula pe baza numărului de tone ale aeronavei, și nu pe baza numărului de pasageri.
- (136) În subsidiar, Franța susține că modulările tarifare pentru crearea noii rute sunt profitabile din punct de vedere economic pentru aeroportul din Marsilia Provence. În răspunsul său, Franța furnizează un studiu realizat *a posteriori* privind profitabilitatea măsurilor acordate. Potrivit Franței, calculele efectuate pe baza veniturilor comerciale din anul 2008 arată că reducerea medie acordată pentru o rută operată cu aeronave tip care utilizează terminalele MP1 și MP2 este mai mică decât veniturile generate de veniturile alocate pentru fiecare dintre aceste terminale, și generează un rezultat net de [...] * EUR per pasager pentru terminalul MP1 și [...] * EUR per pasager pentru terminalul MP2. Franța susține că 83 % din traficul generat de această măsură continuă după expirarea celor trei ani, ceea ce conduce la un beneficiu suplimentar. Franța susține că o nouă analiză privind profitabilitatea modulărilor votată de *Cocoéco* la 6 decembrie 2004 s-a făcut pe baza planului de afaceri din septembrie 2005, actualizat în mai 2006 pe baza unei aeronave B737 de 67 de tone pentru terminalul MP2 și a unei aeronave A319 pentru terminalul MP1. Au fost studiate două ipoteze de trafic: în prima, creșterea traficului începând cu al 3-lea an de punere în aplicare a modulărilor se referă doar la creșterea frecvențelor pe rutele existente, în a doua, creșterea traficului se axează exclusiv pe rute noi. Prima ipoteză ar conduce la un profit net din cifra de afaceri de [...] * % și o valoare netă actualizată de [...] * EUR, a doua ar genera un profit net din cifra de afaceri de [...] * % și o valoare netă actualizată de [...] * EUR.
- (137) Franța susține că modulările erau nediscriminatorii și se aplicau tuturor companiilor care dovedeau îndeplinirea condițiilor de aplicabilitate. Prin urmare, Franța contestă faptul că criteriul referitor la caracterul selectiv al măsurii în calificarea unui ajutor de stat este îndeplinit.
- (138) Franța reamintește că, în decizia privind aeroportul din Manchester ⁽²⁵⁾, citată în cadrul deciziei „Charleroi” ⁽²⁶⁾, Comisia a recunoscut că acordarea unor reduceri la taxele de aterizare constituia o măsură de durată limitată și făcea parte dintr-o schemă care este accesibilă tuturor companiilor aeriene care lansează o nouă rută cu plecare de la Manchester, astfel încât elimina orice risc de denaturare a concurenței și nu intra în domeniul de aplicare al articolului 107 din TFUE. Franța conchide că un sistem accesibil tuturor companiilor aeriene și acordat pe o durată limitată nu intră în domeniul de aplicare al articolului 107 din TFUE.
- (139) Franța prezintă schema de modulare tarifară în vigoare de la 15 februarie până la 31 iulie 2009 și precizează că 24 de companii au beneficiat de aceasta. Franța reamintește că schema a fost anulată de Tribunalul administrativ din Marsilia în hotărârea sa din 30 iunie 2009, pe motiv că nivelul modulării era prea ridicat și a fost înlocuită începând cu 1 februarie 2010 de un dispozitiv prin care ratele de reducere prevăzute au fost reduse și condițiile de acordare au fost consolidate. Franța susține că în cazul celor două scheme de modulare tarifară instituite condițiile identificate în decizia Manchester sunt îndeplinite, modulările în cauză neîntrând în domeniul de aplicare al articolului 107 din TFUE. Prin urmare, potrivit Franței, în decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia analizează în mod eronat modulările în cauză prin raportare la principiul operatorului prudent.

3.6. REDUCERI ACORDATE LA TAXA DE STAȚIONARE PE TIMP DE NOAPTE

- (140) Franța susține că această reducere a fost introdusă, precum cea privind rutele noi, pentru considerente de interes general. Modularea taxei de staționare pe timp de noapte ar permite aeroportului din Marsilia Provence să crească fluxul de zboruri la începutul și la sfârșitul fiecărei zile, pentru a optimiza utilizarea infrastructurii. Franța subliniază că impactul acestei măsuri este limitat la [...] * % din cifra de afaceri a taxei de staționare, excluzând efectele modulărilor pentru crearea de noi rute.
- (141) Franța reamintește că, în opinia sa, este inadecvat să se evalueze modulările pentru motive de interes general strict din punct de vedere al rentabilității lor. Franța precizează totuși, cu titlu accesoriu, că respectarea principiului operatorului prudent în economia de piață este dovedit în speță, pe baza studiului „Determinarea

⁽²⁵⁾ Decizia din 14 iunie 1999, *Aeroportul din Manchester*, NN 109/98.

⁽²⁶⁾ Decizia 2004/393/CE a Comisiei (JO L 137, 30.4.2004, p. 1).

- (142) Pe baza unui studiu realizat cu privire la conturile anului financiar 2008, costurile variabile ale taxei de staționare pe timp de noapte s-ar stabili la [...] * EUR pe aeronavă pe noapte, estimarea în 2004 fiind de [...] * EUR. În ipoteza unui B737-800 cu o rată de încărcare de 80 %, aceste costuri reprezintă [...] * EUR pe pasager și în ipoteza unui A319 cu 70 % rată de încărcare [...] * EUR pe pasager. Cu toate acestea, pe baza conturilor prezentate în cadrul reuniunii Coccoeco din 18 februarie 2009, activitățile comerciale și parcările ar acoperi [între 100 % și 150 %] % din costurile per pasager pentru terminalul MP1, și anume o marjă netă de [...] * EUR per pasager și [între 100 % și 150 %] % din costurile per pasager pentru terminalul MP2, și anume o marjă netă de [...] * EUR per pasager. Aceste marje nete ar acoperi în mare măsură costurile suplimentare de staționare pe timp de noapte.
- (143) Franța susține, în sfârșit, că Comisia nu a formulat nicio critică cu privire la sistemul taxelor de aeroport organizat pe aeroportul din Charleroi.

3.7. FINANȚAREA ACTIVITĂȚILOR DE MARKETING

- (144) În ceea ce privește schema de ajutoare instituită prin decizia CCIMP din 21 noiembrie 2005 și care a condus la plata unică [mai puțin de 300 000] EUR în favoarea BMI baby, Franța menționează în declarația sa din 28 decembrie 2010 că această sumă, în măsura în care ar putea constitui un ajutor de stat, ar fi acoperită, în orice caz, de Regulamentul (CE) nr. 1998/2006 al Comisiei⁽²⁷⁾ (ajutoarele *de minimis*). Aceasta subliniază, cu titlu suplimentar, că, în urma anunțării vânzării acestei companii, CCIMP ar putea să nu fie în măsură să obțină o declarație pe propria răspundere privind ajutoarele permise în alte aeroporturi europene.

3.8. CONTRACTUL PENTRU ACHIZIȚIONAREA DE SPAȚIU PUBLICITAR CU AMS

- (145) În ceea ce privește contractul de achiziționare de spații publicitare încheiat cu AMS la 19 mai 2006, Franța afirmă că atribuirea acestui contract s-a făcut, în conformitate cu normele privind achizițiile publice, fără o convocare prealabilă la licitație din cauza existenței unui singur furnizor.
- (146) Franța reamintește că politica de promovare are un impact direct asupra profitabilității unei infrastructuri aeroportuare datorită veniturilor generate de taxele de aeroport și de taxele pentru activitățile non-aeronautice. Aceasta arată că publicitatea efectuată de companiile aeriene nu este suficientă și subliniază că, în 2006, AMS era singurul prestator de servicii care oferea, în același timp, un sistem unic și exclusiv de comercializare de bilete ale companiei Ryanair, singura companie care s-a angajat să instituie o bază pentru aeronave pe noul terminal MP2, un public larg de utilizatori de internet vizați de politica de promovare și prestații de marketing adaptate pentru achiziționarea de bilete de avion cu destinația Provence.
- (147) Franța susține că CCIMP a acționat ca un operator prudent în economia de piață încheind contractul cu AMS, astfel încât acesta nu conține nicio formă de ajutor.
- (148) Franța consideră, în primul rând, că prețul convenit este în conformitate cu practicile de piață, luând în considerare, în special, rezultatele studiului comparativ prealabil realizat pe baza informațiilor de pe site-ul viamichelin.com. Prin urmare, Franța nu este de acord că furnizarea de servicii de marketing de către AMS a avut loc în condiții preferențiale și reamintește că Comisia Europeană, în decizia sa privind aeroportul din Ostende⁽²⁸⁾, a admis că programul de promovare prin intermediul catalogului unei agenții de turism nu constituia ajutor de stat.
- (149) În plus, Franța susține că contractul de servicii de marketing încheiat cu AMS constituie o investiție profitabilă pentru aeroportul din Marsilia Provence, mai exact pentru dezvoltarea terminalului MP2. Franța precizează că termenii contractului au fost stabiliți pe baza unui studiu de rentabilitate a marjelor financiare generate de un zbor operat de Ryanair, efectuat înainte de încheierea contractului și prezentat în sprijinul concluziilor acestora. Din acest studiu reieșea că profitabilitatea dispozitivului contractual era atinsă începând din al 4-lea an de funcționare, cu o marjă de [...] * EUR pe zbor după publicare. Franța subliniază că, potrivit aceluiași studiu, profitabilitatea oferită de cumulul modulărilor la crearea de noi rute și piața AMS numai pentru zborurile Ryanair

⁽²⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 1998/2006 al Comisiei din 15 decembrie 2006 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat ajutoarelor *de minimis* (JO L 379, 28.12.2006, p. 5).

⁽²⁸⁾ Decizia 98/337CE a Comisiei (JO L 148, 19.5.1998, p. 36).

pentru perioada 2007-2021 prezintă un nivel al marjei medii ([...]* %) situat în norma de profitabilitate a sectorului, estimat de Comisia Europeană la 7,31 %, în decizia sa privind aeroportul din Bratislava ⁽²⁹⁾.

- (150) Simularea de profitabilitate reactualizată pe baza cifrelor privind traficul realizat și a costurilor auditate de societatea Mazars au arătat o marjă de profit începând din anul al treilea, de [...]* EUR pe zbor.
- (151) Franța subliniază că acele costuri aferente contractului cu AMS au fost luate în calcul în planul de afaceri din septembrie 2005 actualizat în mai 2006, care conduce la o rentabilitate generală a terminalului MP2 [peste 7,5] * % în perioada 2005-2021. Pe baza tarifelor din 2006, rata medie de profit net pe cifra de afaceri a contractului AMS în raport cu traficul Ryanair ar fi de [peste 7,5]* %, iar valoarea actualizată netă de [...]* milioane EUR.
- (152) De asemenea, Franța subliniază că, ținând cont de veniturile provenite din taxele aeronautice, de veniturile provenite din activități non-aeronautice și din taxa de aeroport, dar și din alte costuri, marja pe pasagerul care pleacă era stabilită înainte de semnarea contractului ⁽³⁰⁾ la [...]* EUR. Astfel, valoarea medie estimată pentru măsurile de marketing (dintre care, în special, AMS) fiind de [...]* EUR pe pasagerul care pleacă, marja netă a cheltuielilor de marketing este de [...]* EUR pe pasager. Prin urmare, potrivit Franței, trebuie să se concluzioneze că, pentru fiecare pasager pe terminalul MP2, aeroportul obține beneficii financiare.
- (153) Prin urmare, aeroportul a putut să înregistreze între 2006 și 2012 o rată medie de facturare per pasager cuprinsă între [...]* EUR per pasager și [...]* EUR per pasager cu o medie pe șapte ani, ușor sub așteptări, dar suficientă, ajungând la [...]* EUR per pasager.
- (154) Franța adaugă că contractul încheiat cu AMS se referea la diverse angajamente din partea companiei Ryanair în ceea ce privește numărul de avioane cu baza pe aeroportul din Marsilia Provence, numărul de zboruri zilnice și de pasageri pe an.
- (155) Astfel, cumulul costurilor contractului cu AMS per pasager Ryanair cu costul incremental total al pasagerilor Ryanair arată un cost total de [...]* EUR per pasager, stabilind, astfel, marja incrementală legată de prezența Ryanair ținând seama de costurile legate de contractul cu AMS la un nivel satisfăcător de [...]* EUR per pasager.
- (156) În sfârșit, Franța susține că judecătorul delegat cu luarea măsurilor provizorii al Tribunalului Administrativ din Marsilia a constatat într-o ordonanță din 20 octombrie 2009 că sumele anuale prevăzute în contractul încheiat cu AMS, raportate la serviciile pe care aceasta trebuie să le furnizeze și la importanța pe care o are publicul afectat de dispozitivul de promovare instituit, nu sunt lipsite nici de obiect, nici de o contraprestație suficientă.

3.9. PLANUL DE AFACERI PENTRU TERMINALUL MP2 ȘI APLICAREA PRINCIPIULUI OPERATORULUI PRUDENT ÎN ECONOMIA DE PIAȚĂ

- (157) Statul francez susține că criteriul operatorului prudent în economia de piață este îndeplinit atunci când politica pusă în aplicare de către aeroport generează avantaje financiare pentru exploatarea aeroportuară. În acest sens, este oportun ca analiza să fie întemeiată pe baza unor planuri de afaceri multianuale în funcție de anumite criterii, cum ar fi valoarea actualizată netă (VAN) și rata internă de rentabilitate (RIR), însoțite de teste de sensibilitate. În acest sens, două principii sunt subiacente analizei investițiilor efectuate de aeroport: luarea în considerare a „adevăratelor” fluxuri de fonduri, precum și a valorii timpului, prin actualizarea acestor fluxuri de fond.
- (158) Franța consideră că realizarea terminalului MP2 a avut drept consecință, în special:
- punerea în comun a anumitor costuri între cele două terminale, scăzând, astfel, costurile pentru terminalele principale;
 - decalarea realizării anumitor investiții al căror cost afectează RIR, cum ar fi construcția zonei de înregistrare Europa și a sălii de îmbarcare Europa/Internațional.

⁽²⁹⁾ Decizia 2011/60/UE a Comisiei din 27 ianuarie 2010 privind ajutorul de stat C-12/08 (ex NN 74/07) – Slovacia – Acord între aeroportul din Bratislava și Ryanair (JO L 27, 1.2.2011, p. 24).

⁽³⁰⁾ Întrunirea consiliului aeroportului din 15 noiembrie 2005.

- (159) Punerea în comun a costurilor și amânarea realizării anumitor investiții pe care le necesită noul terminal MP2 influențează nivelul tarifar care urmează să fie adoptat în ceea ce privește acest terminal, precum și cifra de afaceri integrată în calculul ratei interne de rentabilitate (RIR).
- (160) În consecință, Franța consideră că abordarea adoptată de aeroport corespunde opțiunii care ar fi fost făcută de un operator privat. Într-adevăr, aceasta consideră că analiza efectuată de societatea PwC este eronată, atunci când acesta din urmă îi reproșează Franței că nu a elaborat niciun plan de afaceri „construit pe ipoteze proprii terminalului MP2”, termen care nu este definit de societatea în cauză. Franța reamintește, în acest sens, că aspectele legate de alocarea costurilor între diverșii utilizatori ai diferitelor aeroporturi țin de analiza tarificării diferențiate a aeroportului și nu de studiul de rentabilitate al proiectului noului terminal.

4. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

4.1. AIR FRANCE

4.1.1. SUBVENȚII PENTRU INVESTIȚII ÎN FAVOAREA CCIMP

- (161) Air France subliniază că, dacă subvențiile acordate pentru modernizarea infrastructurii aeroportului au adus beneficii tuturor transportatorilor prezenți pe platforma Marsilia-Provence, subvențiile pentru investiții specifice terminalului MP2 au potențialul de a denatura concurența între companiile aeriene care utilizează fiecare dintre cele două terminale.
- (162) Air France contestă aprecierea formulată de Comisie în decizia de inițiere a procedurii potrivit căreia accesul la terminalul MP2 ar fi egal și nediscriminatoriu. Decizia CCIMP de a-l rezerva pentru traficul de tip „fără escală” ar fi impus companiei Air France, care efectuează și zboruri internaționale și transportă, în special, pasageri în tranzit, să înceteze utilizarea sa cu plecare din Marsilia între cele două terminale și, prin urmare, Air France a renunțat să utilizeze terminalul MP2. Deschiderea, în octombrie 2006, a terminalului MP2 pentru zboruri internaționale operate de Ryanair ar demonstra, potrivit Air France, tratamentul preferențial acordat acestui operator de către CCIMP. În plus, Air France reamintește că terminalul MP2 nu oferea servicii decât pentru aeronave cu mai puțin de 200 de locuri, ceea ce excludea aeronavele de tip Airbus 321, și că Air Méditerranée a introdus o cale de atac la Tribunalul Administrativ din Marsilia, în scopul de a se recunoaște caracterul arbitrar și discriminatoriu al acestei clauze din regulamentul de utilizare a terminalului MP2.
- (163) Potrivit Air France, condițiile de eligibilitate pentru terminalul MP2 impuse inițial de CCIMP par să fi avut drept unic obiectiv asigurarea faptului că aceasta nu poate pretinde folosirea noului terminal, în timp ce balanța economică a platformei nu ar fi fost asigurată în cazul în care Air France ar fi putut transfera toate operațiunile sale către terminalul MP2, unde valoarea taxei este redusă în mod semnificativ.

4.1.2. SUBVENȚII PENTRU FUNCȚIONAREA CCIMP

- (164) Air France susține că nivelul taxei de aeroport, percepută în numele statului, dar rambursată în întregime administratorului aeroportului, ar putea să nu corespundă costurilor reale suportate de aeroport pentru a finanța măsurile care intră în sfera prerogativelor de autoritate publică, și ar putea constitui astfel o subvenție pentru funcționarea aeroportului din Marsilia Provence.

4.1.3. AJUTORUL ACORDAT DE CĂTRE AEROPORTUL DIN MARSILIA PROVENCE PENTRU ANUMITE COMPANII AERIENE

4.1.3.1. *Reducerea taxelor pentru pasageri în cazul zborurilor interne*

- (165) Air France nu contestă aprecierea formulată de Comisie în decizia sa de inițiere a procedurii potrivit căreia crearea unui terminal low-cost ar putea corespunde unei cereri a pieței. Cu toate acestea, Air France reamintește că administratorului aeroportului îi revine responsabilitatea de a se asigura cu privire la rentabilitatea acestui proiect.
- (166) Air France contestă afirmația Comisiei potrivit căreia este normal ca un operator aeroportuar privat să urmărească să obțină plata unor taxe mai mari ca urmare a transportului pasagerilor companiilor aeriene care

aleg să ofere un serviciu mai confortabil, ai căror clienți sunt caracterizați printr-o „disponibilitate de a plăti” mai mare. Air France susține că nu a contribuit la determinarea nivelului de calitate a serviciilor oferite în terminalul calificat drept „confortabil”, și reamintește că are îndoieli cu privire la natura cu adevărat nediscriminatorie a criteriilor aplicate de către operatorii de aeroport pentru a avea acces la noul terminal dedicat noilor operatori de tip low-cost. Air France subliniază că, adesea, companiile care utilizează în mod tradițional terminalele sunt captive unor astfel de infrastructuri. Air France consideră că, dat fiind că administratorii aeroportului sunt în poziție de monopol pe aeroport, ei pot spori în mod nejustificat tarifele pentru acești clienți captivi pentru a oferi tarife atractive clienților care utilizează terminalele low-cost, care pot să își transfere cu ușurință exploatarea de la o platformă aeroportuară la alta.

- (167) Air France consideră că tarifele practicate pe aeroportul din Marsilia Provence sunt rezultatul unei opțiuni de tratament contabil a cărei singură logică era de a favoriza companiile care utilizează terminalul MP2. Metoda de alocare a cheltuielilor generale ar permite, potrivit Air France, să se reducă în mod artificial tariful aferent taxei pe pasager aplicabil terminalului MP2. Air France ar dori ca, în raționamentul său, Comisia să includă faptul că aeroporturile sunt „infrastructuri esențiale” pentru companiile aeriene și, în consecință, un organism de administrare trebuie să perceapă tarife care reflectă costul serviciului prestat (obligație impusă, de asemenea, de Directiva 2009/12/CE).
- (168) Air France subliniază că, după cunoștința sa, CCIMP nu a luat niciodată vreo măsură în scopul de a recupera taxa suplimentară datorată pentru reexaminarea retroactivă a tarifelor taxei pentru pasageri pe terminalul MP2. Air France arată că, dacă, în urma aplicării decretului din 28 iulie 2009, Consiliul de Stat care se pronunță asupra unor măsuri provizorii, a suspendat la 20 % taxa pe pasager aplicată terminalului MP1, CCIMP nu a crescut totuși nivelul taxei pe pasager în vigoare la terminalul MP2. Air France reamintește că, având în vedere că Consiliul de Stat nu a anulat tarifele aplicabile terminalului MP1 (decizia din 27 iunie 2011), totalul celor 20 % reținute pe baza hotărârii provizorii, a fost în cele din urmă acordată CCIMP.
- (169) Air France observă că, într-o decizie precedentă ⁽³¹⁾, Comisia a concluzionat că există o schemă de ajutor incompatibilă cu piața comună în ceea ce privește mecanismul de diferențiere a taxelor de aeroport în funcție de destinația zborului (național/internațional). Air France reamintește că, având în vedere că Franța a adoptat măsuri de eliminare a acestui sistem, Comisia nu a dorit să pună în aplicare măsuri corespunzătoare suplimentare. Air France concluzionează că decizia anterioară a Comisiei face ca orice investigație suplimentară asupra acestui sistem să fie fără obiect.

4.1.3.2. Taxe pentru deschiderea de noi linii

- (170) În situația în care Air France este de acord că orice aeroport trebuie să participe la un astfel de demers, compania aeriană reamintește, cu toate acestea, că aeroportului îi revine sarcina de a demonstra că a acționat ca un operator prudent într-o economie de piață. În acest scop, aceasta trebuie să demonstreze că măsura are drept scop obținerea, în final, a unui profit de pe urma investițiilor. Prin urmare, obiectivul trebuie să fie îmbunătățirea veniturilor proprii, și nu creșterea frecvenței turistice în regiune.
- (171) Air France adaugă că, pentru a putea fi acceptată, o astfel de măsură trebuie să fie transparentă, nediscriminatorie, degresivă și limitată în timp, astfel încât să nu constituie o finanțare publică a costurilor operaționale ale transportatorului beneficiar.

4.2. RYANAIR

4.2.1. AJUTOARE PENTRU INVESTIȚII ÎN FAVOAREA CCIMP

- (172) Ryanair susține că subvențiile pentru investiții acordate pentru construirea terminalului MP2 dezvăluie comportamentul unui operator prudent într-o economie de piață.
- (173) În opinia Ryanair, analiza Comisiei ar trebui să țină seama de veniturile provenite din activități non-aeronautice generate de terminalul MP2, cum ar fi închirierea de vehicule, taxa pentru utilizarea parcarii și veniturile din activitățile comerciale suplimentare generate de vânzările către pasagerii terminalului MP2, care pot vizita magazinele din terminalul principal, situat la mai puțin de un minut de mers de terminalul MP2. Ryanair consideră că veniturile obținute din activități non-aeronautice generate de pasagerii terminalului MP2 contribuie în mod semnificativ la rentabilitatea terminalului principal.

⁽³¹⁾ Decizia Comisiei din 28 ianuarie 2009, ajutorul E4/2007, C(2009) 184 final.

- (174) Închiderea aeroportului, care ar fi generat costuri suplimentare (concediere, depoluare, oportunitatea investițiilor deja realizate), în timp ce prețul de vânzare al aeroportului putea fi redus sau chiar negativ, nu era o alternativă relevantă din punct de vedere economic în 2006.
- (175) Strategia urmată de aeroport, care a dus la o creștere a traficului și a veniturilor și la reducerea capacității neutilizate a aeroportului, a contribuit la creșterea valorii sale de piață. Ryanair susține că activele legate de terminalul MP2 și investițiile realizate ar putea conduce la valorificare, cu ocazia unei vânzări, contrar celor susținute de PwC.

4.2.2. STABILIREA TAXEI PE PASAGER PE TERMINALUL MP2

- (176) Ryanair susține că decizia prin care se stabilește taxa pe pasager care se aplică pe terminalul MP2 nu este imputabilă statului, în conformitate cu criteriile stabilite de jurisprudența Stardust Marine⁽³²⁾. Ryanair subliniază că CCI sunt considerate de legislația franceză ca aparținând unei anumite categorii de entități publice care se caracterizează prin lipsa de subordonare față de stat⁽³³⁾. Prin urmare, Ryanair contestă atitudinea Comisiei care se limitează la a prezuma imputabilitatea măsurilor ca urmare a faptului că CCIMP se află sub controlul statului și reamintește că obligația de a analiza, de la caz la caz, circumstanțele specifice care conduc la stabilirea sau nu a imputabilității măsurii îi revine Comisiei.
- (177) Ryanair adaugă că, în cazul CCIMP, Franța nu ar putea avea inițiativa, nici nu a acționat astfel încât să încurajeze adoptarea de către aeroport a măsurilor contestate. Ryanair susține că, dimpotrivă, DGAC a respins în mod repetat tarifele adoptate de CCIMP⁽³⁴⁾.
- (178) În subsidiar, Ryanair susține că stabilirea taxelor pe pasager pe terminalul MP2 respectă testul operatorului prudent în economia de piață. Ryanair susține că, în analiza sa, Comisia nu a aplicat în mod corect criteriul operatorului prudent, astfel cum impune Curtea⁽³⁵⁾, din mai multe motive.
- (179) În primul rând, Comisia a omis să efectueze, în principal, comparația dintre taxele aplicabile pe aeroportul din Marsilia Provence și prețul pieței. Ryanair a prezentat un studiu care demonstrează faptul că prețul pieței pentru serviciile aeroportuare poate fi stabilit pe baza unei comparații cu prețurile plătite în aeroporturi private comparabile în întreaga Europă. Compania utilizează comparația cu aeroporturile din Luton, Eastern Midlands, Prestwick și Liverpool. Aceasta susține că respectivele aeroporturi sunt exploatate fără ajutor de stat și fără intervenția publică și că prețurile pe care le plătește sunt în medie de trei ori mai mici decât cele ale aeroportului din Marsilia Provence. Ryanair concluzionează că prețul pe care îl plătește la aeroportul din Marsilia Provence pentru serviciile aeroportuare nu este mai mic decât prețul pieței pentru aceste servicii și, prin urmare, prețul plătit nu include elemente de ajutor de stat.
- (180) În al doilea rând, Comisia a inclus în calculele sale costurile irecuperabile, în loc să își întemeieze aprecierea exclusiv pe costurile marginale. Ryanair reamintește, în acest sens, că aeroportul din Marsilia Provence a fost construit în 1922 și a fost utilizat, în special, înainte de liberalizarea transportului aerian, pentru traficul regional finanțat de stat sub formă de servicii publice și ca bază pentru dispozitivele de stingere a incendiilor forestiere. Ryanair adaugă că, pentru a face față scăderii traficului înregistrat între 2001 și 2003, aeroportul a dezvoltat o strategie de deschidere către companiile low-cost, creând un aeroport conceput special pentru utilizarea de către acestea. Ryanair subliniază faptul că, timp de mai mulți ani, aceasta a reprezentat mai mult de 40 % din traficul de pe terminalul MP2. Ryanair susține că aeroporturile regionale prezintă o atractivitate redusă pentru companiile aeriene, care au dreptul să se aștepte, după negocierile inițiate cu aeroportul, la taxe cu atât mai scăzute cu cât ele aduc pe platformă un volum semnificativ de pasageri. Ryanair amintește că Comisia este obligată să ia în considerare situația existentă la momentul când măsura a fost acordată beneficiarului, pentru a stabili existența unui ajutor de stat. Ryanair susține că, în speță, la data la care a început să opereze pe aeroportul din Marsilia Provence, ținând cont de angajamentele contractuale pe care le-a făcut în ceea ce privește volumul de pasageri transportați, administratorul aeroportului putea în mod legitim să aștepte o creștere puternică a traficului datorită prezenței Ryanair pe platformă. Ryanair susține că, dat fiind că situația economică a aeroporturilor regionale mici în supracapacitate era diferită de cea examinată de Curte în hotărârea Charleroi,

⁽³²⁾ Hotărârea Curții din 16 mai 2002, cauza C-482/99, Franța/Comisia, Rec., 2002, p. I-4397.

⁽³³⁾ Ryanair menționează, în sprijinul acestui argument, avizul Consiliului de Stat din 16 iunie 1992, nr. 351 654.

⁽³⁴⁾ Ryanair se referă, în această privință, la alineatele din decizia de inițiere care privesc nerecuperarea de către CCIMP a rambursărilor provenite din aplicarea tarifelor retroactive, solicitările repetate din partea Franței de a se pune capăt taxelor reduse pentru zborurile interne, precum și introducerea de către CCIMP a unui ajutor pentru marketing fără autorizarea prealabilă din partea Franței.

⁽³⁵⁾ Ryanair se referă la hotărârea Tribunalului din 17 decembrie 2008, T-196/04, Ryanair/Comisia.

considerând că analiza prin costuri li se poate aplica, aceasta trebuie să fie adaptată. Luarea în considerare exclusiv a costurilor și veniturilor marginale aferente contractelor încheiate cu Ryanair ar reflecta comportamentul unui operator prudent într-o economie de piață. Ryanair adaugă că nu trebuie luate în considerare costurile legate de investițiile realizate înainte de sosirea companiei Ryanair și de costurile operaționale fixe. Ryanair adaugă că caracterul rentabil sau deficitar al aeroportului, în general, nu este relevant din punctul de vedere al existenței unui ajutor de stat în beneficiul companiei aeriene.

- (181) Ryanair susține că analiza costurilor efectuată de Comisie pentru testul investitorului prudent este eronată, deoarece aceasta nu ține seama de nivelul serviciilor oferite pe terminalul MP2, care este inferior serviciilor oferite companiilor tradiționale și, prin urmare, corespunde nivelului taxelor în vigoare. Ryanair susține că terminalul MP2 oferă numai o infrastructură de bază ⁽³⁶⁾ și prezintă o suprafață per pasager considerabil mai mică decât cea a terminalului principal (1,66 m² față de 6,06 m²). Ryanair susține că companiile aeriene low-cost nu ar trebui să plătească taxe pentru servicii pe care nu le utilizează sau le utilizează într-o măsură mai mică decât companiile tradiționale ⁽³⁷⁾. Ryanair reamintește că aplică taxe pentru bagaje pentru a încuraja pasagerii să nu înregistreze bagaje, ceea ce a condus la faptul că numai 1/3 dintre pasagerii companiei Ryanair să înregistreze bagaje. În plus, pasagerii Ryanair și-ar deplasa ei înșiși bagajele de la ghișeele de înregistrare până la punctul de control, ceea ce face inutilă orice infrastructură din aeroport. Prin comparație, Ryanair subliniază că Air France utilizează mai intens serviciile de handling la sol legate de manipularea bagajelor pe aeroport.
- (182) Ryanair susține că își desfășoară activitatea, în general, pe cele mai mari aeronave care operează pe aeroportul din Marsilia Provence, ceea ce evită ca aeroportul să suporte costuri de oportunitate legate de operarea unor aeronave mici în raport cu numărul de pasageri transportați. Ryanair subliniază că operează pe baza unor rotații cu durată de 25 de minute, în timp ce companiile aeriene tradiționale, precum Air France, au timpi de rotație între 45 și 60 de minute. Așadar, un timp de rotație redus permite limitarea timpului de utilizare a suprafețelor de la sol de către aeronave și pasageri. Ryanair amintește că, de altfel, criteriile de utilizare a terminalului MP2 se bazează pe cerința de a utiliza aeronave de tip C care pot avea până la 200 de scaune și de a opera cu timpi de rotație reduși.
- (183) În cele din urmă, Ryanair contestă faptul că, în decizia sa, Comisia nu ia în considerare externalitățile pozitive legate de prezența Ryanair pe platformă, și anume faptul că valoarea infrastructurii crește odată cu utilizarea sa, având în vedere riscurile inerente exploatarea primelor rute deservite pe platformă. În plus, Ryanair susține că prezența unei companii aeriene pe un aeroport creează un cerc virtuos, ducând la creșterea numărului de pasageri pe această platformă, prin urmare la îmbunătățirea infrastructurii comerciale și a transportului pe aeroport, ceea ce sporește gradul de atractivitate al platformei. Ryanair subliniază că ea s-a angajat, prin contract, să transporte un anumit număr de pasageri pe aeroportul din Marsilia, contribuind la crearea unor astfel de externalități, fapt demonstrat, pe de o parte, de creșterea traficului pe platformă, în special pe terminalul MP2, și, pe de altă parte, de creșterea numărului de companii aeriene care operează în cadrul aeroportului. În plus, Ryanair subliniază, de asemenea, că acest tip de angajament presupune a impune companiei aeriene întregul risc legat de exploatarea liniei și justifică faptul că aeroportul este în măsură să accepte un nivel de rentabilitate a investițiilor mai scăzut decât cel pe care l-ar fi așteptat în absența unor astfel de angajamente.
- (184) Ryanair încurajează Comisia să adopte, în analiza sa, abordarea bazată pe încasare unică, ceea ce implică luarea în considerare atât a veniturilor din activități aeronautice, cât și a veniturilor comerciale generate de prezența unei companii aeriene pe o platformă. Ryanair subliniază, în această privință, că ea transportă mai mulți pasageri pe zbor decât Air France și că operează zboruri „fără escală”, în privința cărora aceasta consideră că pasagerii sunt mai susceptibili de a genera venituri comerciale decât pasagerii în tranzit. Ryanair subliniază că de la începutul operațiunilor sale în aeroportul din Marsilia Provence, numeroase magazine și mai multe societăți de închirieri de autovehicule s-au dezvoltat pe terminalul MP2, și că veniturile non-aeronautice generate de aceste activități contribuie la rentabilitatea acestui aeroport.
- (185) În cele din urmă, Ryanair susține că faptul că taxele stabilite pentru terminalul MP2 respectă testul investitorului prudent în economia de piață ar dovedi că nu este vorba de nicio redistribuire către Ryanair a resurselor publice alocate administratorului aeroportului. În cazul în care ar fi necesar să se demonstreze existența unui ajutor în favoarea aeroportului, Ryanair contestă faptul că acest lucru ar putea conduce la concluzia că ea a fost beneficiarul final.

⁽³⁶⁾ Ryanair reamintește că terminalul MP2 nu conține: pardoseală costisitoare de tip marmură, plafon fals, monitoare deasupra ghișeelelor de îmbarcare, sistem de transport al bagajelor până în sala principală, cărucioare pentru bagaje, săli de așteptare, ghișee pentru informații, scări rulante și benzi transportoare, pasarelă telescopică.

⁽³⁷⁾ Ryanair invocă, în susținerea acestei afirmații, decizia CAA din Regatul Unit din 27 mai 2011 privind plângerea depusă de Ryanair contra unei taxe aplicate în mod discriminatoriu pe aeroportul din Gatwick.

- (186) Ryanair susține apoi că taxele aplicate terminalului MP2 nu sunt în niciun caz selective, întrucât Comisia nu a stabilit că Ryanair a beneficiat de condiții mai favorabile decât celelalte companii aeriene de pe aeroportul din Marsilia. Ryanair subliniază că nu ar fi suficient să se constate că diferite niveluri de taxe se aplică diferitelor companii aeriene pentru a ajunge la această concluzie, dar Comisia ar trebui să ia în considerare costul serviciilor oferite fiecăreia de către aeroport, precum și externalitățile pozitive și veniturile obținute din activități non-aeronautice generate de fiecare companie. Compania Ryanair subliniază că modelul său de afaceri a determinat-o să transporte, pentru fiecare zbor, un număr de pasageri mai mare decât alte companii, și că această economie realizată de aeroport în ceea ce privește costurile de oportunitate astfel evitate trebuie să se reflecte în nivelul taxelor aplicate companiei Ryanair.
- (187) În cele din urmă, Ryanair susține că diferențierea tarifelor între zborurile interne și cele internaționale constituie o discriminare abuzivă în sensul articolului 102 din TFUE, în măsura în care aceasta este rezultatul unei decizii a aeroportului, având în vedere poziția sa dominantă pentru punerea la dispoziție a infrastructurii. Ryanair afirmă că serviciile oferite pasagerilor nu sunt fundamental diferite în funcție de destinația lor (zbor intern, național, internațional), și că verificarea documentelor de călătorie ale pasagerilor internaționali face parte din prerogativele statului și, prin urmare, nu ar trebui să fie finanțată din taxele de aeroport. Ryanair își exprimă regretul că Franța nu a extins constatarea făcută pentru diferențierea între zborurile interne și zborurile Schengen la zborurile operate în afara spațiului Schengen, care conduc la aplicarea unei taxe mai mari cu 56 % pentru terminalul principal. Ryanair susține, de asemenea, că acest dispozitiv de diferențiere constituie un ajutor de stat. Ryanair subliniază că Air France și companiile sale afiliate operează majoritatea zborurilor interne și, prin urmare, beneficiază de sistemul de diferențiere a tarifelor. Prin urmare, Ryanair solicită Comisiei să includă în măsurile care fac obiectul prezentei investigații avantajul acordat companiei Air France care rezultă din diferențierea tarifelor între zborurile Schengen și zborurile din afara spațiului Schengen, pentru a-i permite să obțină despăgubiri în fața instanțelor franceze.
- (188) Ryanair a transmis informații suplimentare în ceea ce privește AMS și analiza care trebuie să fie efectuată de Comisie. Ryanair susține că existența ajutorului în contractul cu AMS ar trebui să fie evaluată separat de celelalte măsuri. Cu toate acestea, în cazul în care Comisia decide să o evalueze împreună cu condițiile de care beneficiază Ryanair la aeroport, Ryanair propune o analiză economică și concluzionează că, pe această bază, contractul cu AMS ar fi fost profitabil pentru aeroport pe termen scurt.

4.3. CCIMP

4.3.1. SUBVENȚII PENTRU INVESTIȚII ÎN FAVOAREA CCIMP

- (189) CCIMP împărtășește argumentele Franței potrivit cărora subvențiile prescise, precum și subvențiile acordate pentru finanțarea activităților neeconomice nu pot fi clasificate drept ajutor de stat. În orice caz, finanțările publice acordate înainte de intrarea în vigoare a Orientărilor din 2005 nu constituie ajutor de stat în temeiul Comunicării din 1994. În subsidiar, subvențiile care constituie ajutoare de stat sunt compatibile cu normele din TFUE, în special în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. CCIMP împărtășește opinia Franței privind compatibilitatea ajutorului examinat în lumina condițiilor stabilite în liniile directoare, în special condițiile de proporționalitate și de necesitate.
- (190) CCIMP subliniază impactul economic direct și indirect al noului terminal în regiunea orașului Marsilia și rolul său în desconggestionarea aeroporturilor centrale, coeziunea teritorială europeană și consolidarea capacităților aeroporturilor confruntate cu riscul de saturare ⁽³⁸⁾.
- (191) CCIMP consideră că amenajarea unui nou terminal era necesară pentru a permite implantarea unor companii aeriene low-cost, care deserveșc rareori infrastructuri tradiționale, ale căror caracteristici nu corespund modelului lor economic. CCIMP reamintește că numai crearea unui terminal low-cost ar permite satisfacerea cerințelor companiilor aeriene low-cost în ceea ce privește taxele de aeroport, în condiții de transparență și de nediscriminare.

4.3.2. SUBVENȚII PENTRU FUNCȚIONARE ÎN FAVOAREA CCIMP

- (192) CCIMP precizează, la fel ca în observațiile prezentate de Franța, că fluxurile financiare în valoare totală de [...] milioane EUR vizează contribuții plătite Serviciului general al aeroportului pentru serviciile prestate. Aceasta subliniază că niciun transfer financiar de fonduri nu este realizat de la CCI către aeroportul din Marsilia Provence. CCIMP reamintește că aeroportul din Marsilia Provence are, ca orice societate care își desfășoară activitatea în regiune, obligația de a plăti taxa pentru cheltuielile camerelor de comerț și industrie, de care s-a achitat pentru suma de 213 553 EUR în 2010.

⁽³⁸⁾ A se vedea nota de subsol 18.

4.3.3. STABILIREA TAXELOR PE PASAGER PE TERMINALUL MP2

- (193) CCIMP reamintește că terminalul low cost MP2 furnizează servicii simplificate și propune o ofertă tarifară diferențiată și confirmă că toate costurile au fost luate în considerare pentru stabilirea acestor tarife. CCIMP concluzionează că aeroportul din Marsilia Provence poate să invoce principiul operatorului prudent pentru a justifica existența unor taxe diferențiate pentru fiecare dintre terminale.
- (194) CCIMP consideră că așa-numita metodă „contributivă” utilizată pentru a calcula rata rentabilității terminalului MP2 este singurul mod de a ține seama de transferul unei companii de la un terminal la celălalt, având în vedere că economiile de scară implică stabilitatea costurilor în cauză, în timp ce repartizarea acestora către fiecare terminal ar conduce la o reducere pe principalul terminal. CCIMP reamintește că realizarea terminalului MP2 a avut drept consecință împărțirea anumitor costuri între cele două terminale, cu efectul de a reduce costurile terminalelor principale, de a amâna realizarea anumitor investiții (amânarea construirii zonei de înregistrare Europa și a sălii de îmbarcare Europa/Internațional).

4.3.4. STIMULENTELE PENTRU CREAREA DE NOI RUTE

- (195) CCIMP declară că a inițiat un plan de dezvoltare menit să crească traficul de călători în cadrul aeroportului, în special prin deschiderea de noi rute. Potrivit CCIMP, stimulentele sunt concepute pentru a atinge acest obiectiv, în conformitate cu practica obișnuită a administratorilor aeroporturilor, astfel cum ar fi arătat Comisia în decizia sa cu privire la aeroportul din Manchester ⁽³⁹⁾. Sistemul implementat trebuie considerat, potrivit CCIMP, ca o practică comercială excluzând orice ajutor de stat în sensul articolului 107 din TFUE, deoarece sistemul este deschis, nediscriminatoriu și în vigoare pentru o perioadă limitată, pe baza unor criterii obiective.
- (196) CCIMP susține că această calificare drept ajutor trebuie, de asemenea, să fie respinsă, având în vedere că un operator prudent care își desfășoară activitatea în condițiile normale ale unei economii de piață ar fi putut fi determinat să intervină în aceleași condiții. CCIMP susține că modulările adoptate se înscriu într-o perspectivă de maximizare a rentabilității aeroportului și se bazează pe un plan de afaceri care figurează în documentația pentru reuniunea Cocoéco din 14 septembrie 2009. Actualizarea acestui studiu, astfel cum se explică în răspunsul Franței, ar confirma rentabilitatea măsurilor.
- (197) CCIMP adaugă că, având în vedere practicile uzuale ale pieței în raport cu care trebuie evaluat comportamentul său, sistemul instituit rămâne rezonabil.

4.3.5. AJUTOR PENTRU MARKETING – CONTRACTUL ÎNCHEIAT CU AMS

- (198) CCIMP susține că a acționat ca un operator prudent în economia de piață în ceea ce privește încheierea contractului cu AMS. Aceasta precizează că a plătit, pentru serviciile prestate, un preț în mod evident proporțional și rezonabil, ținând cont de practicile din sectorul respectiv și contestă relevanța studiului prezentat de Air France, care se referă numai la site-urile generale. CCIMP reamintește că, dimpotrivă, produsele prezentate de site-ul companiei Ryanair se adresează unui public larg de utilizatori de internet care caută bilete de avion.
- (199) CCIMP precizează că, dat fiind că scopul este de a crește traficul terminalului MP2 și, în special, traficul internațional de pasageri cu putere mare de cumpărare, numai o acțiune publicitară orientată corespunzător ar fi potrivită. Potrivit CCIMP, numai site-ul companiei Ryanair ar oferi vizibilitate și eficiență maximă mesajelor publicitare.
- (200) CCIMP reamintește că în 2010 costul anual al contractului încheiat cu AMS raportat la numărul de pasageri transportați este de ordinul a [...] * EUR.

⁽³⁹⁾ Decizia din 14 iunie 1999, Aeroportul din Manchester, NN 109/98.

4.4. ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES

4.4.1. SUBVENȚII ACORDATE CCIMP

- (201) Association of European Airlines (AEA) precizează că sprijină toate măsurile care ar putea contribui la dezvoltarea regională, dar că subvențiile acordate micilor aeroporturi regionale nu trebuie să aibă ca efect denaturarea concurenței. Potrivit AEA, sectorul aeronautic ar trebui să fie considerat ca fiind un sector de activitate în care orice intervenție, atât de reglementare, cât și financiară, este susceptibilă să provoace denaturarea concurenței. În consecință, subvențiile acordate aeroporturilor regionale de mici dimensiuni nu sunt acceptabile decât în măsura în care ar aduce beneficii tuturor utilizatorilor aeroportului fără discriminare și nu ar crea o denaturare între aeroporturile situate în aceeași arie teritorială.
- (202) AEA afirmă că este necesar să se adopte un cadru obligatoriu la nivel european în ceea ce privește sectorul aviatic în ansamblu, astfel încât să se prevină subvențiile necontrolate și să se garanteze un cadru concurențial între operatorii economici. Acesta ar trebui să se bazeze pe principiul unui control al ajutoarelor pentru infrastructură în funcție de cererea de utilizare și să nu încurajeze o migrație a traficului către zonele în care cererea este scăzută.

4.4.2. DIFERENȚIEREA TARIFELOR LA TERMINALUL MP2

- (203) AEA sprijină ideea potrivit căreia un aeroport poate să își diferențieze infrastructurile în funcție de serviciile oferite utilizatorilor. AEA consideră totuși că, în această situație, aeroportul trebuie să respecte principiile de transparență și de raport cu costurile în calculul tarifelor. În practică, AEA susține că trebuie să se facă o distincție între costurile asociate cu utilizarea infrastructurilor comune, pe de o parte, și costurile asociate cu utilizarea infrastructurilor specifice, pe de altă parte. Potrivit AEA, toate companiile aeriene ar trebui să plătească același preț pentru utilizarea infrastructurilor centrale (piste, parcări, echipamente de siguranță aeriană, controale de securitate, manipularea bagajelor, taxe de mediu și privind poluarea fonică, după caz). Taxele de terminal și de handling pot varia de la un terminal la altul, în funcție de calitatea serviciilor oferite companiilor aeriene, și trebuie să fie determinate pe baza costurilor prezentate.
- (204) AEA afirmă, de asemenea, că accesul la terminalele cu servicii reduse nu ar trebui să se limiteze la companiile low cost, ci ar trebui să fie deschis tuturor companiilor aeriene, în conformitate cu principiul nediscriminării.
- (205) Pentru a se asigura că nu există o denaturare a concurenței între companiile aeriene care operează pe aceeași platformă aeroportuară, AEA subliniază faptul că administratorii aeroporturilor nu trebuie să mărească costurile pentru terminalul principal pentru a compensa costurile asociate cu terminalul cu servicii reduse.

4.4.3. AJUTORUL PENTRU ÎNFIINȚARE

- (206) AEA susține că adevărații beneficiari ai acestor sisteme sunt companiile aeriene, aeroporturile regionale beneficiind doar în mod indirect de aceste sisteme. AEA consideră că astfel de ajutoare nu ar trebui să fie acordate pentru rute care sunt deja operate de o altă companie aeriană. Potrivit AEA, o rută nu ar trebui să fie considerată „nouă” în cazul în care o rută identică este deja operată pe un aeroport situat în aceeași arie teritorială. AEA precizează că, în mod ideal, aeroporturile aflate la o distanță de mai puțin de 100 km sau 120 de minute cu TGV-ul ar trebui să fie considerate ca fiind situate în aceeași arie teritorială.
- (207) AEA consideră că 3 ani reprezintă o perioadă extraordinar de lungă în ceea ce privește ajutorul pentru înființare. AEA susține că viabilitatea unei rute este evidentă după doar câteva luni și, cel mult, după un an. AEA subliniază că ajutorul nu ar trebui să acopere costurile operaționale recurente, cum ar fi amortizările aparatelor, închirierea aparatelor sau utilizarea infrastructurilor aeroportuare.
- (208) Potrivit AEA, nu este necesar ca ajutorul pentru înființare să poată fi cumulat cu alte ajutoare acordate pentru exploatarea aceleiași rute. AEA susține că ar trebui aplicate mecanisme de sancționare transportatorului care nu ar respecta obligațiile contractuale. AEA notează faptul că ajutorul acordat în sectorul transporturilor aeriene trebuie întotdeauna să fie restrictiv și nu ar putea fi autorizat decât pe baza unei examinări de la caz la caz.

- (209) AEA afirmă că ajutoarele nu trebuie acordate decât pe baza unei proceduri transparente și nediscriminatorii. Condițiile în care se acordă ajutor la înființare ar trebui să fie publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. În plus, AEA consideră că fiecare contribuție financiară acordată de către o colectivitate teritorială sau de către un aeroport regional ar trebui să fie notificată statului membru în cauză cu cel puțin trei luni înainte ca aceasta să intre în vigoare, astfel încât acesta să considere că este necesar să informeze Comisia Europeană. În cazul unui ajutor notificat, AEA subliniază că trebuie reamintit colectivităților locale faptul că orice plată a ajutorului înainte de aprobarea Comisiei Europene ar fi considerată ajutor ilegal.

4.5. AIRPORT MARKETING SERVICES

- (210) AMS susține, în primul rând, că decizia de a încheia contractul din 19 mai 2006 nu este imputabilă statului francez. AMS argumentează că, deși consultarea statului prin intermediul Cooéco înainte de a lua o decizie privind taxele de aeroport este un factor relevant pentru a stabili imputabilitatea respectivelor decizii, nu același lucru este valabil în ceea ce privește decizia de achiziționare a serviciilor de marketing. AMS argumentează că achiziționarea serviciilor de marketing nu a fost în niciun fel legată de deciziile privind taxele de aeroport aplicabile și nu se deosebește de orice altă achiziționarea de spațiu publicitar. AMS reamintește, de asemenea, faptul că criteriul organic care stă la baza analizei efectuate de Comisie pentru a stabili imputabilitatea către stat a deciziilor Camerei de Comerț și Industrie este insuficient din perspectiva cerințelor jurisprudenței din cauza Stardust Marine ⁽⁴⁰⁾.
- (211) AMS susține, apoi, că încheierea contractului pentru achiziționarea de servicii de marketing este în conformitate cu comportamentul unui operator prudent într-o economie de piață. AMS subliniază că acest contract este similar cu cele încheiate cu aeroporturi private precum Liverpool și Oslo Rygge, care, fără îndoială, au acționat ca operatori prudenți într-o economie de piață. AMS precizează că nu face niciun fel de discriminare între aeroporturile publice și cele private și că tarifele practicate sunt publice și pot fi accesate cu ușurință pe site-ul său internet.
- (212) În subsidiar, AMS afirmă că tarifele practicate sunt în conformitate cu prețurile pieței. AMS precizează că tarifele au fost stabilite pe baza studiului realizat în 2004 de Mindshare, filială a WPP, o companie de furnizare de servicii de marketing, la cererea Ryanair. AMS adaugă că parteneri precum Hertz și NeedaHotel cumpără spațiu disponibil pe site-ul internet pentru promovarea serviciilor proprii, și că respectivele contracte încheiate cu acești operatori permit o mai bună evaluare a prețului de piață. AMS afirmă, în final, că a dezvoltat o ofertă de tarife, bazată pe o metodă standard de calculare a expunerii publicitare online în scopul de a valorifica expunerea oferită pe site-ul Ryanair. Tarifele se stabilesc pe baza costurilor pentru o mie de „pagini imprimate”, iar volumul traficului determină un interval de prețuri pentru cea mai mare parte a serviciilor de plasare oferite.
- (213) AMS argumentează că Air France a prezentat o comparație între oferta de preț a AMS la momentul semnării contractului, și anume în 2006, și oferta de preț a Viamichelin pentru 2011, în timp ce aeroportul din Marsilia Provence și-a întemeiat, în mod corect, comparația pe oferta de preț a Viamichelin pentru anul 2006. Având în vedere faptul că ofertele de preț pentru serviciile de marketing evoluează, în medie, o dată la șase ani, AMS consideră că nu sunt relevante comparațiile realizate de Air France.
- (214) AMS susține că aeroportului din Marsilia Provence i s-au oferit condiții comerciale deosebit de avantajoase. În acest sens, AMS subliniază că tarifele au fost înghețate între 2006 și 2011, pe baza numărului de vizitatori pe site-ul internet al Ryanair în aprilie 2005, în timp ce, în realitate, acest număr a crescut de la 0,65 milioane în 2005 la 1,2 milioane în 2011. În plus, numărul destinatarilor din lista de adrese a fost blocat pe baza numărului constat în aprilie 2005, deși acesta a crescut de la 1,2 milioane la 2,6 milioane. AMS subliniază că Air France nu a ținut seama, în comparația sa, de aceste elemente referitoare la volumul frecvențelor, prin urmare respectiva comparație este denaturată.
- (215) AMS reamintește că numărul de vizitatori ai site-ului Viamichelin este mai mic decât cel al companiei Ryanair și că site-ul nu este bine cunoscut în afara Franței. AMS consideră că acest site internet nu este, prin urmare, potrivit pentru promovarea unui aeroport la nivel european, lucru susținut de faptul că niciun aeroport nu a recurs, până în prezent, la serviciile sale. AMS subliniază că site-ul Lonely Planet este un site australian puțin cunoscut în Europa și care nu generează un volum de frecvențări cu mult sub cel al site-ului companiei Ryanair. În cele din urmă, AMS subliniază că siturile care nu sunt conectate la companii aeriene nu sunt bine adaptate, deoarece nu permit vizitatorului să realizeze, în același timp, rezervarea biletului de avion. AMS consideră că

⁽⁴⁰⁾ Hotărârea Curții din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, Rec., p. I-04397, punctele 52 și 58.

tarifele serviciilor de marketing pe site-urile internet ale companiilor Air France, British Airways și Expedia sunt mai mari decât cele practicate pe site-ul companiei Ryanair, în ciuda unei frecvenței mai scăzute.

- (216) În plus, AMS respinge ideea că Ryanair a determinat aeroportul din Marsilia să încheie contractul privind serviciile de marketing. AMS susține că nu este în interesul său să forțeze vânzarea de spații pe site-ul internet al Ryanair, care constituie o resursă limitată căreia i se adresează o cerere importantă.
- (217) AMS susține că prezența unor linkuri publicitare pe site-ul Ryanair atrage atenția gestionarilor sau proprietarilor de aeroporturi și, semnalând prezența unei companii aeriene regulate și a veniturilor provenite din activități non-aeronautice asociate acesteia, crește valoarea intrinsecă a aeroporturilor în ochii potențialilor cumpărători.
- (218) AMS argumentează că Comisia a recunoscut, în decizia sa Bratislava, valoarea furnizărilor de servicii de marketing ⁽⁴¹⁾.
- (219) În cele din urmă, AMS susține că Orientările din 2005 nu se aplică relațiilor dintre un aeroport și un furnizor de servicii de marketing.

5. COMENTARIILE FRANȚEI PRIVIND OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE INTERESATE

- (220) În comentariul privind observațiile terților, Franța afirmă că în contribuția Air France există mai multe declarații eronate.
- (221) Franța subliniază că accesul la terminalul MP2 este, contrar celor susținute de Air France, egal și nediscriminatoriu.
- (222) Franța susține că nu i se poate reproșa aeroportului din Marsilia Provence că nu a anticipat deschiderea terminalului MP2 pentru zborurile internaționale din afara spațiului Schengen, a căror introducere nu a fost avută în vedere decât în urma semnării acordului „cer deschis” încheiat între Maroc și Uniunea Europeană la 29 decembrie 2006. Franța reamintește că studiile privind perspectivele de creștere a traficului ajungeau, până în acel moment, la perspective de dezvoltare în principal în spațiul Schengen și că, din acest motiv, amenajarea inițială a terminalului MP2 nu prevedea nicio infrastructură specifică pentru dispozitivele de control la frontieră care ar fi reprezentat un cost suplimentar inutil. Franța subliniază, de altfel, faptul că Air France, care susține că imposibilitatea de a opera zboruri internaționale de la terminalul MP2 a fost concepută în mod specific pentru a împiedica accesul la acest terminal, încă nu operează zboruri de la terminalul MP2, în pofida deschiderii către traficul internațional.
- (223) Franța reamintește că dispozițiile regulamentului de acces la terminalul MP2 se bazează pe considerații privind obiectivele legate de confort și de siguranță stabilite de aeroport, cum ar fi dimensiunile reduse ale sălilor de îmbarcare. Franța subliniază că acțiunea introdusă de către Air Méditerranée la Tribunalul Administrativ din Marsilia în ceea ce privește accesul la terminalul MP2 a fost respinsă de această instanță ⁽⁴²⁾.
- (224) Franța contestă afirmația Air France potrivit căreia echilibrul economic al terminalului MP2 nu ar fi fost atins dacă Air France ar fi fost în măsură să transfere totalitatea operațiunilor sale către un terminal în cazul căruia cuantumul taxelor era semnificativ mai scăzut decât cel în vigoare pentru terminalul principal. Potrivit Franței, această afirmație este contrazisă de faptul că aeroportul inclusese în planul său de afaceri inițial ipoteza unui transfer al navei Air France către terminalul MP2. Franța consideră că, în realitate, Air France ar reproșa terminalului MP2 nivelul său de servicii, care nu ar corespunde așteptărilor clienților săi. Franța reamintește, în această privință, că diferențierea serviciilor aeroportuare, precum și a taxelor asociate fiecăruia dintre aceste servicii este încă permisă de către legislația europeană și națională.
- (225) În cele din urmă, Franța reamintește că ea consideră că, în decizia sa din 26 iulie 2011, Consiliul de Stat nu a condamnat metoda de alocare a costurilor între terminalele MP1 și MP2, dar a afirmat, în ceea ce privește

⁽⁴¹⁾ Decizia 2011/60/UE, considerentul 114.

⁽⁴²⁾ TA din Marsilia, ord. judecătorului delegat cu luarea măsurilor provizorii, 17 martie 2011, nr. 1101332, prin care Tribunalul consideră că situația nu constituie o atingere suficient de gravă și imediată adusă unui interes public care ar putea caracteriza starea de urgență; respinge cererea de suspendare; recursul rămâne pendinte pe fond.

tarifele terminalului MP1, că acestea au fost stabilite în conformitate cu „o metodă de calcul justificată prin studii contabile precise”. Franța contestă observația Air France conform căreia CCIMP ar fi trebuit să crească cuantumul taxei pentru pasageri la terminalul MP2, ca urmare a ordonanței privind măsurile provizorii din 28 iulie 2009, dată fiind absența unei hotărâri pe fond, și reamintește că aeroportul a schimbat în mod semnificativ structura tarifelor sale, ca urmare a deciziei din 26 iulie 2011.

6. EVALUAREA MĂSURILOR ÎN FAVOAREA CCIMP – EXISTENȚA UNUI AJUTOR

6.1. EXISTENȚA UNUI EVENTUAL AJUTOR PENTRU INVESTIȚII ÎN BENEFICIUL CCIMP

- (226) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat, normele privind ajutoarele de stat se aplică doar în cazul în care beneficiarul este o „întreprindere”. Curtea de Justiție a Uniunii Europene a definit, în mod sistematic, întreprinderile ca fiind entități care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul juridic și de modul de finanțare a acestora ⁽⁴³⁾. Este considerată activitate economică orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o piață dată ⁽⁴⁴⁾. Natura economică a unei activități ca atare nu depinde de faptul că activitatea generează sau nu profit ⁽⁴⁵⁾.
- (227) Activitatea companiilor aeriene care constă în furnizarea de servicii de transport pentru pasageri și/sau întreprinderi constituie o activitate economică. În hotărârea sa „Aeroporturi din Paris”, Curtea de Justiție a considerat că exploatarea unui aeroport care constă în furnizarea de servicii aeroportuare pentru companiile aeriene și diferiții prestatori de servicii constituie, de asemenea, o activitate economică. În hotărârea „Aeroportul Leipzig-Halle”, Tribunalul a confirmat că exploatarea unui aeroport reprezintă o activitate economică, în cadrul căreia construirea de infrastructuri aeroportuare constituie o parte inseparabilă.
- (228) În ceea ce privește măsurile de finanțare anterioare, dezvoltarea progresivă a forțelor pieței în sectorul aeroportuar nu permite stabilirea unei date exacte de la care exploatarea unui aeroport ar fi fost, fără îndoială, considerată ca fiind o activitate economică. Cu toate acestea, Tribunalul a recunoscut evoluția caracterului activităților aeroportuare. În hotărârea „Aeroportul Leipzig-Halle”, Tribunalul a statuat că, începând cu anul 2000, nu a mai fost posibil să se excludă aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în cazul infrastructurilor aeroportuare. În consecință, de la data pronunțării hotărârii „Aeroporturi din Paris” (12 decembrie 2000), trebuie să se considere că exploatarea și construcția de infrastructuri aeroportuare țin de domeniul controlului ajutoarelor de stat.
- (229) Pe de altă parte, înainte de hotărârea „Aeroporturi din Paris”, autoritățile publice puteau considera, în mod legitim, că finanțarea infrastructurilor aeroportuare nu constituia un ajutor de stat și că, prin urmare, astfel de măsuri nu trebuiau să fie notificate Comisiei. Astfel, Comisia nu poate să conteste, în prezent, pe baza normelor privind ajutoarele de stat, măsurile de finanțare acordate înainte de hotărârea „Aeroporturi din Paris”.
- (230) Cu toate acestea, dacă măsurile care au fost acordate înainte ca vreo concurență să se dezvolte în sectorul aeroportuar nu ar constitui ajutoare de stat în momentul în care au fost adoptate, ele ar putea fi considerate astfel în conformitate cu articolul 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 în cazul în care condițiile articolului 107 alineatul (1) din TFUE sunt îndeplinite.
- (231) Comisia observă că subvențiile următoare au fost acordate înainte de hotărârea „Aeroporturi din Paris” (și anume înainte de 12 decembrie 2000). Prin urmare, Comisia concluzionează că nu este competentă să le examineze în temeiul normelor privind ajutoarele de stat:
- subvenția din partea Consiliului General din 14 decembrie 1999 în valoare de 3 064 000 EUR;
 - subvenția din partea Consiliului Regional din 24 octombrie 1997 în valoare de 8 032 000 EUR;
 - subvenția din partea Consiliului Regional din 8 iulie 1994 în valoare de 1 372 000 EUR;

⁽⁴³⁾ A se vedea Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4, punctul 2.1), precum și jurisprudența în materie și, în special, hotărârea Curții de Justiție din 12 septembrie 2000 în cauzele conexe C-180/98 – C-184/98, Pavlov și alții (Rec. 2000, p. I-6451).

⁽⁴⁴⁾ Hotărârea Curții din 16 iunie 1987 în cauza 118/85, Comisia/Italia, Rec., 1987, p. 2599, punctul 7; cauza C-35/96, Comisia/Italia, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36; Pavlov și alții, punctul 75.

⁽⁴⁵⁾ Hotărârea Curții din 29 octombrie 1980 în cauzele conexe 209/78-215/78 și 218/78, Van Landewyck, Rec., 1980, p. 3125, punctul 88; hotărârea Curții din 16 noiembrie 1995 în cauza C-244/94, FFSA și alții, Rec., 1995, p. I-4013, punctul 21 și hotărârea Curții din 1 iulie 2008 în cauza C-49/07, MOTOE, Rec., 2008, p. 4863, punctele 27 și 28.

- subvenția din partea statului din 26 aprilie 2000 în valoare de 290 000 EUR;
- subvenția din partea statului din 23 iunie 1999 în valoare de 579 000 EUR.

(232) Prin urmare, Comisia își va limita examinarea la următoarele sume:

Tabelul 5

Subvenție	Valoarea totală a investiției (1 000 EUR)	Suma totală plătită (1 000 EUR)
Consiliul General 27.9.2002	2 098	209
Consiliul General 26.6.2003	8 920	3 000
Consiliul General 19.5.2005	15 580	7 600
Metropola Marsilia Provence 26.7.2004	16 124	889
Statul francez 19.12.2001	n.a.	5 032
FEDR 22.8.2002	5 280	1 520
Total	48 002	18 250

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

6.1.1. ACTIVITATEA ECONOMICĂ ȘI NOȚIUNEA DE ÎNTREPRINDERE

(234) În acest sens, Comisia remarcă faptul că infrastructura care face obiectul prezentei decizii este exploatată comercial de CCIMP, care este operatorul aeroportuar și care percepe taxe de la utilizatorii infrastructurii respective. Prin urmare, CCIMP este, cel puțin în ceea ce privește exploatarea aeroportului, o întreprindere în sensul legislației Uniunii în materie de concurență.

(235) Cu toate acestea, indiferent de statutul juridic al operatorului aeroportuar, nu toate activitățile acestuia sunt, în mod obligatoriu, de natură economică. Prin urmare, este necesar să se diferențieze și să se stabilească în ce măsură diferitele activități sunt activități economice sau nu ⁽⁴⁶⁾.

(236) După cum a constatat Curtea de Justiție, activitățile care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și nu intră în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat. În mod normal, astfel de activități includ securitatea, controlul traficului aerian, poliția, vama ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Hotărârea Curții din 19 ianuarie 1994 în cauza C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol, Rec., 1994, p. I-43.

⁽⁴⁷⁾ Hotărârea Curții din 18 martie 1997 în cauza C-343/95, Diego Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova, Rec., 1997, p. I-1547. Decizia Comisiei din 19 martie 2003, N 309/2002. Decizia N 438/02 a Comisiei din 16 octombrie 2002, „Ajutor acordat ca sprijin pentru funcțiile autorităților publice în sectorul portuar”.

- (237) Prin urmare, Comisia consideră că, în absența unei obligații legale a aeroporturilor de a suporta costul finanțării acestor activități și a infrastructurilor conexe, suportarea de către stat nu constituie, în mod normal, ajutor de stat ⁽⁴⁸⁾.
- (238) În speță, este necesar să se facă o distincție în funcție de activitățile în cauză după cum urmează.
- (239) În ceea ce privește costurile legate de exercitarea atribuțiilor de autoritate publică, este necesar să se recunoască faptul că la realizarea unor activități neeconomice contribuie costurile aferente misiunilor privind securitatea și siguranța publică.
- (240) În primul rând, este important să se recunoască o astfel de natură pentru activitățile care au scopul de a asigura securitatea publică în cadrul aeroportului, prin faptul că urmăresc să prevină actele ilegale și, în special, prin lupta împotriva terorismului. În acest sens, costurile legate de operațiunile polițienești și de prezența pompierilor-marinari ai orașului Marsilia reprezintă o astfel de activitate. Același lucru este valabil și pentru activitățile vamale.
- (241) În ceea ce privește activitățile referitoare la securitatea publică în incinta aeroportului, acestea au scopul de a asigura protecția persoanelor și a bunurilor. Acest lucru este valabil în cazul în care patrimoniul în cauză este considerat ca aparținând domeniului public, precum în cazul de față. În temeiul acestei misiuni, în cazul de față, trebuie remarcate, în special, următoarele activități:
- controlul de securitate al bagajelor de cală;
 - controlul accesului comun în zona cu acces restricționat;
 - controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână;
 - controlul automat la frontieră prin identificare biometrică;
 - supravegherea video.
- (242) Cu toate acestea, finanțarea publică a activităților neeconomice care sunt neapărat legate de exercitarea unei activități economice nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între companiile aeriene și administratorii aeroporturilor. Dacă, într-adevăr, este normal ca, într-un anumit sistem juridic, unele companii aeriene sau administratorii ai aeroporturilor să suporte anumite costuri, în timp ce altele nu, acestea din urmă beneficiază de un avantaj, chiar dacă aceste costuri sunt legate de activități care, ca atare, sunt considerate ca fiind neeconomice. O analiză a cadrului juridic aplicabil administratorului aeroportului este, prin urmare, necesară pentru a evalua dacă, în temeiul cadrului juridic respectiv, administratorii aeroporturilor sau companiile aeriene trebuie să suporte costurile care decurg din exercitarea anumitor activități care ar putea să nu fie rentabile în sine, dar care sunt inerente desfășurării altor activități economice.
- (243) În acest sens, Comisia observă că, în temeiul dreptului francez ⁽⁴⁹⁾, administratorii aeroporturilor nu trebuie, în principiu, să finanțeze din resursele proprii infrastructurile și echipamentele necesare pentru astfel de activități.
- (244) Pe de altă parte, numai caracterul obligatoriu al unei activități, ca urmare a unei legislații existente, nu ar fi suficient pentru a califica o misiune drept activitate neeconomică. În această privință, costurile legate de punerea în conformitate a infrastructurilor cu cerințe legislative și normative privind prevenirea incendiilor, în special costurile legate de echipamentele și rețelele de detectare a incendiilor în aceste spații, nu pot fi considerate o atribuție de autoritate publică în măsura în care acestea sunt comune tuturor întreprinderilor. Toate societățile trebuie să se asigure de conformitatea cu standardele de siguranță împotriva incendiilor și să suporte costurile. Același lucru este valabil în ceea ce privește operarea în condiții de securitate chiar și în cazul în care acestea ar fi impuse prin caietul de sarcini al concesiunii. Este vorba despre costuri pe care orice întreprindere trebuie, în mod normal, să le suporte pentru a își desfășura activitatea.
- (245) Rezultă, așadar, din cele de mai sus, că doar activitățile descrise în tabelul 6 ca activități neeconomice pot beneficia de o finanțare publică care nu intră în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.

⁽⁴⁸⁾ Decizia N 309/2002 a Comisiei din 19 martie 2003, „Securitatea aviației – compensație pentru costurile suportate în urma atacurilor de la 11 septembrie 2001”. A se vedea Decizia Comisiei din 7 martie 2007, N 620/2006, Amenajarea aeroportului regional Memmingen – Germania (JO C 133, 15.6.2007, p. 8).

⁽⁴⁹⁾ Articolul L6332-2 din Codul transporturilor prevede că „Poliția aeroporturilor [...] este asigurată [...] de reprezentantul statului în departament”; în conformitate cu avizul nr. 381.644 din 2 septembrie 2008 al Consiliului de stat, misiunea de interes general, atribuțiile de autoritate publică „rămân în responsabilitatea exclusivă a statului, care, pentru a dispune de o parte din resursele necesare, poate să impună taxe, cum ar fi taxa numită «taxa de aeroport»”. Dubla finanțare printr-un ajutor pentru investiții și „taxa de aeroport” este exclusă.

Tabelul 6

Subvenție	Data	Costuri legate de activități neeconomice (EUR)				Costuri legate de activități economice (EUR)
		Securitate publică		Siguranță publică		Respectarea legislației și/sau operarea în condiții de securitate
		Poliție și vamă	Pompieri	Supraveghere video, control de securitate și monitorizare	Acces domeniu public	
Consiliul general	27 septembrie 2002	0	0	0	0	1 118 537,45
Consiliul general	26 iunie 2003	259 786,3	0	89 883,11	129 022,39	1 632 851,02
Consiliul general	19 mai 2005	94 192,24	0	105 228,51	203 702,13	1 870 135,77
Metropola Marsilia Provence	26 iulie 2004	0	0	0	0	72 095,00
FEDR	22 august 2002	0	0	0	0	0
Statul francez	19 decembrie 2001	5 032 000	0	0	0	0

(246) Evoluțiile anterioare, precum și tabelul 6 pot fi folosite ulterior pentru a întocmi tabelul recapitulativ (tabelul 7) al ajutoarelor pentru investiții primite de aeroportul din Marsilia Provence care fac obiectul prezentei proceduri:

Tabelul 7

Subvenție	Valoarea totală a investiției (1 000 EUR)	Valoarea totală plătită (1 000 EUR)	Valoarea activităților neeconomice (1 000 EUR)	Suma rămasă după deducerea activităților neeconomice (1 000 EUR)	Rata subvenției diminuate a activităților neeconomice (%)
Consiliul general 27.9.2002	2 098	209	0	209	10
Consiliul general 26.6.2003	8 920	3 000	478	2 522	28
Consiliul general 19.5.2005	15 580	7 600	403	7 197	46
Metropola Marsilia Provence 26.7.2004	16 124	889	0	889	6
Statul francez 19.12.2001	Nu se aplică	5 032	Nu se aplică	0	Nu se aplică
FEDR 22.8.2002	5 280	1 520	0	1 520	29
Total	48 002	18 250	5 913	12 337	26

6.1.2. RESURSE DE STAT ȘI IMPUTABILITATE

- (247) Consiliul general a acordat CCIMP subvenții finanțate din resursele departamentului Bouches-du-Rhône, care este o colectivitate teritorială descentralizată. Resursele colectivităților teritoriale sunt resurse de stat în sensul articolului 107 din TFUE ⁽⁵⁰⁾.
- (248) Același lucru este valabil și pentru subvențiile primite din partea comunității urbane Metropola Marsilia Provence.
- (249) Subvențiile DGAC provin direct de la statul central.
- (250) Dezvoltarea transportului aerian de marfă este parțial finanțată din resursele FEDR, care constituie resurse de stat, întrucât acestea sunt acordate sub controlul statului membru în cauză ⁽⁵¹⁾.
- (251) Dat fiind că autoritățile care au acordat subvenții fac parte din administrația publică și că deciziile finale privind utilizarea de fonduri FEDR sunt adoptate de Franța, aceste subvenții sunt imputabile statului francez.
- (252) În concluzie, măsurile care fac obiectul prezentei decizii au fost luate prin intermediul resurselor de stat și sunt imputabile statului.

6.1.3. AVANTAJ SELECTIV PENTRU CCIMP

- (253) Pentru a aprecia dacă o măsură de stat constituie un ajutor pentru o întreprindere, este necesar să se determine dacă întreprinderea în cauză beneficiază de un avantaj economic care o scutește de suportarea unor costuri care ar fi trebuit să fie suportate, în mod normal, din resursele sale financiare proprii sau dacă aceasta beneficiază de un avantaj de care nu ar fi beneficiat în condițiile normale de piață ⁽⁵²⁾.
- (254) În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, un operator aeroportuar trebuie să suporte costurile de exploatare a aeroportului, inclusiv costurile de infrastructură ⁽⁵³⁾.
- (255) În această privință, este necesar totuși să se arate că capitalurile puse la dispoziția unei întreprinderi, în mod direct sau indirect, de către stat, în circumstanțe care corespund condițiilor de piață normale, nu pot fi considerate ajutoare de stat ⁽⁵⁴⁾.
- (256) Prin urmare, este necesar să se examineze dacă Consiliul general a acționat ca un operator prudent în economia de piață în decizia sa de a participa la finanțarea construirii terminalului MP2.
- (257) Franța susține că CCIMP a acționat ca un operator prudent în economia de piață incluzând în planul de afaceri legat de realizarea terminalului MP2 fluxurile de investiție nete ale subvenției primite de la Consiliul general. Acționând astfel, Franța evaluează rentabilitatea terminalului MP2 pentru administratorul aeroportului, care nu suportă toate costurile de realizare a acestuia. Cu toate acestea, Franța nu stabilește rentabilitatea investiției din punctul de vedere al ofertantului ajutorului, Consiliul general.
- (258) Prin urmare, potrivit Franței, niciun element nu demonstrează faptul că, în calitate de ofertant al subvenției, Consiliul general preconiza o anumită rentabilitate a investițiilor angajate pe platforma aeroportului din Marsilia Provence.

⁽⁵⁰⁾ Hotărârea Tribunalului din 12 mai 2011 în cauzele conexe T-267/08 și T-279/08, Regiunea Nord-Pas-de-Calais, nepublicată încă, punctul 108.

⁽⁵¹⁾ În ceea ce privește calificarea resurselor FEDR drept ajutor de stat, a se vedea Decizia Comisiei în cazul N 514/2006 South Yorkshire digital region broadband project, punctul 29 și Decizia Comisiei în cazul N 44/2010, Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center, punctele 69-70.

⁽⁵²⁾ Hotărârea Curții din 14 februarie 1990, cauza C-301/87, Franța/Comisia, Rec., 1990, p. I-307, punctul 41.

⁽⁵³⁾ Hotărârea Tribunalului din 24 martie 2011 în cauzele conexe T-443/08 și T-445/08, Freistaat Sachsen și alții/Comisia, Rec., 2011, p. II-1311, punctul 107.

⁽⁵⁴⁾ Hotărârea Curții din 16 mai 2002, cauza C-482/99, Franța/Comisia „Stardust Marine”, punctul 69.

- (259) În plus, Franța susține ⁽⁵⁵⁾ că, acordând o subvenție pentru finanțarea terminalului MP2, Consiliul general a acționat în vederea atingerii unui obiectiv de interes general cu privire la sprijinul pentru ocuparea forței de muncă la nivel local, la dezvoltarea regională și la îmbunătățirea conectivității teritoriului.
- (260) Or, comportamentul unui operator în economia de piață este ghidat de perspective de rentabilitate ⁽⁵⁶⁾. Principiul operatorului în economia de piață este considerat, în mod normal, respectat atunci când structura și perspectivele privind viitorul întreprinderii pot preconiza, într-o perioadă de timp rezonabilă, o rentabilitate normală, prin plata unor dividende sau prin creșteri de capital, în comparație cu o întreprindere privată similară. În acest context, este necesar să se facă abstracție de orice considerație cu caracter social sau de politică regională ori sectorială ⁽⁵⁷⁾.
- (261) În acest context, eventualele efecte pozitive asupra economiei regiunii din jurul aeroportului nu pot, în niciun caz, să fie incluse în această evaluare, care urmărește să stabilească dacă intervenția implică sau nu elemente de ajutor ⁽⁵⁸⁾.
- (262) Franța nu a invocat niciun alt element de natură să demonstreze că atunci când a acordat subvențiile în cauză Consiliul general intenționa să se comporte ca un operator prudent. Rezultă că, neavând așteptări rezonabile în ceea ce privește profitabilitatea investițiilor planificate, Consiliul general nu s-a comportat ca un operator prudent în economia de piață în decizia sa de a acorda aeroportului din Marsilia Provence o subvenție pentru finanțarea celui de al doilea terminal.
- (263) Franța nu contestă că celelalte colectivități publice care au contribuit prin subvențiile lor la finanțarea infrastructurii aeroportului din Marsilia Provence au acționat, în ceea ce privește luarea deciziilor, ca operatori prudenți într-o economie de piață. În plus, niciun element al dosarului nu tinde să indice acest lucru.
- (264) Rezultă că subvențiile acordate de Consiliul general, de Metropola Marsilia Provence, de statul francez și cele finanțate de FEDR acordă CCIMP un avantaj pe care CCIMP nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.
- (265) În cazul de față, Comisia constată că subvențiile pentru investiții oferă un avantaj numai pentru CCIMP în comparație cu alți operatori aeroportuari și alte întreprinderi din alte sectoare. Prin urmare, măsura este selectivă în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

6.1.4. EFECTUL ASUPRA CONCURENȚEI ȘI ASUPRA SCHIMBURILOR COMERCIALE INTRACOMUNITARE

- (266) La CCIMP este, în calitate de administrator al aeroportului din Marsilia Provence, în concurență cu celelalte platforme aeroportuare care deservește aceeași arie teritorială corespunzătoare unei distanțe de mai puțin de 100 km sau aproximativ 60 de minute. În acest sens, Comisia constată, în special, că în zona respectivă, se află aeroportul din Avignon și aeroportul din Nîmes. În special, Comisia remarcă faptul că aeroportul din Nîmes se află la 98 km și că Toulon-Hyères este situat la 113 km de aeroportul din Marsilia Provence, precum și că acestea din urmă oferă, de asemenea, zboruri cu destinația Bruxelles-Charleroi, Fez și Londra. De asemenea, aeroportul din Nîmes este, la fel ca aeroportul din Marsilia Provence, deservit de Ryanair. Prin urmare, un ajutor acordat CCIMP prezintă riscuri de denaturare a concurenței. Dat fiind că piața serviciilor aeroportuare și piața transportului aerian sunt piețe deschise concurenței în interiorul Uniunii, ajutorul riscă, de asemenea, să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre. În plus, există o concurență între administratorii aeroporturilor responsabili de administrarea acestora și, prin urmare, acordarea ajutorului pentru CCIMP poate consolida poziția acesteia pe piața respectivă. În plus, aeroporturile situate în exteriorul aceleiași arii teritoriale se află, de asemenea, în concurență, dat fiind că companiile aeriene și, în special, companiile low cost, își aleg destinațiile dintre diferite aeroporturi din Europa și din afara acesteia.

6.1.5. CONCLUZII PRIVIND EXISTENȚA AJUTORULUI

- (267) Pentru aceste motive, subvențiile pentru investiții în valoare de 12,337 milioane EUR acordate de diferite colectivități publice pentru finanțarea investiției în aeroportul din Marsilia Provence, dintre care subvenția de 7,197 milioane EUR acordată de Consiliul general pentru construirea terminalului MP2, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

⁽⁵⁵⁾ Franța susține, în subsidiar, că subvenția acordată de Consiliul general pentru finanțarea terminalului MP2 constituie un ajutor compatibil în lumina dispozițiilor din tratat.

⁽⁵⁶⁾ Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 12 decembrie 2000 în cauza T-296/97, Alitalia/Comisia, Rec., 2000, p. II-3871, punctul 84; hotărârea C-305/89, menționată anterior, punctul 20.

⁽⁵⁷⁾ A se vedea, în această privință, Orientările din 2005, punctul 46.

⁽⁵⁸⁾ A se vedea Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 21 ianuarie 1999, cauzele conexe T-129/95, T-2/96 și T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke și Lech Stahlwerke/Comisia, Rec., 1999, p. II-17, punctul 120. A se vedea, de asemenea, Hotărârea Curții din 10 iulie 1986, C-40/85, Belgia/Comisia, Rec., 1986, p. 2321, punctul 13.

6.2. EXISTENȚA UNUI EVENTUAL AJUTOR PENTRU FUNCȚIONAREA CCIMP

6.2.1. FLUXURILE FINANCIARE ÎNTRE AEROPORTUL DIN MARSILIA PROVENCE ȘI CCI

- (268) Franța afirmă că fluxurile financiare în valoare totală de [...] milioane EUR între 2001 și 2010 nu constituie o subvenție în favoarea CCIMP, ci o contribuție plătită de aeroport serviciului general al CCI pentru serviciile facturate, pe baza costurilor suportate de către serviciul general⁽⁵⁹⁾. Franța susține că aeroportul din Marsilia Provence nu a primit niciodată sprijin financiar din partea serviciului general al CCI. Franța prezintă un certificat al auditorului CCIMP care confirmă fiabilitatea datelor contabile menționate. Niciun element din dosar nu tinde să demonstreze contrariul. Pe această bază, se pare că serviciile au fost facturate la nivelul costurilor reale.

6.2.2. AJUTOR POTENȚIAL CARE REZULTĂ DIN DISPOZITIVUL TAXEI DE AEROPORT

- (269) Potrivit legislației franceze, sistemul taxei de aeroport vizează finanțarea atribuțiilor de autoritate publică, cum ar fi serviciile de securitate, pompieri, salvare, siguranță (controlul de securitate al bagajelor de cală, controlul accesului comun, controlul de securitate al pasagerilor și bagajelor de mână), precum și controalele automatizate la frontieră.
- (270) Comisia trebuie să verifice dacă acest mecanism de redistribuire nu conduce la supracompensări care sunt asimilate ajutoarelor, în special datorită faptului că mecanismul respectiv se bazează pe numărul de pasageri.
- (271) Cu toate acestea, sistemul, astfel cum este instituit prin articolul 1609w din Codul general al impozitelor și prin Ordinul interministerial din 30 decembrie 2009 privind modalitățile de raportare ale operatorilor aeroportuari pentru stabilirea tarifului pentru pasageri reprezentând taxa de aeroport, astfel cum a fost modificat în 2012, are scopul de a preveni supracompensarea, combinând, în același timp, un sistem de calcul bazat pe costurile generate și eventualele corecții ulterioare.
- (272) În acest sens, calculul taxei de aeroport se efectuează după cum urmează: aeroportul finanțează în avans costurile legate de sarcini, astfel cum sunt definite de dispozițiile relevante, apoi trimite o declarație a acestor costuri, precum și datele referitoare la traficul generat direcției locale a DGAC pentru control și certificare în raport cu legislația în vigoare. Administrația centrală a DGAC realizează apoi un al doilea control, ținând seama de anii anteriori. Taxele sunt stabilite prin ordin interministerial pentru fiecare aeroport, pe baza costurilor suportate de fiecare în exercitarea atribuțiilor de autoritate publică care i-au fost încredințate.
- (273) În plus, calculul taxei se bazează, de asemenea, pe o previziune multianuală privind costurile și traficul și mecanismele de ajustare de la un an la altul; în plus, controale ulterioare permit corectarea unei eventuale supracompensări.
- (274) Rezultă că, întrucât veniturile obținute din taxă sunt utilizate efectiv pentru acoperirea activităților de autoritate publică și aeroportul din Marsilia Provence primește o sumă care nu depășește costurile pe care le suportă în legătură cu aceste atribuții, nu ar trebui să existe niciun avantaj selectiv în favoarea aeroportului. Taxa de aeroport plătită CCIMP nu ar putea, prin urmare, să constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

6.3. COMPATIBILITATEA AJUTORULUI PENTRU INVESTIȚII CU PIAȚA COMUNĂ

- (275) Comisia a evaluat dacă ajutorul poate fi considerat compatibil cu piața internă. Articolul 107 alineatul (3) din TFUE prevede anumite excepții de la interdicția generală a ajutoarelor enunțată la alineatul (1) al aceluiași articol. În această privință, Orientările din 2005 constituie un temei pentru a evalua dacă ajutoarele acordate aeroporturilor pot fi declarate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c).
- (276) În conformitate cu punctul 61 din Orientările din 2005⁽⁶⁰⁾, ajutorul pentru finanțarea infrastructurilor aeroportuare poate fi declarat compatibil, în special în conformitate cu articolele 107 alineatul (3) literele (a), (b) sau (c) și cu articolul 93 alineatul (2), dacă:
- (i) construirea și exploatarea infrastructurii îndeplinesc un obiectiv de interes general definit în mod clar (dezvoltare regională, accesibilitate etc.);

⁽⁵⁹⁾ Serviciile oferite de către serviciul general serviciului aeroport au constat, potrivit Franței, în sarcini administrative și de organizare, de gestionare a resurselor umane și de expertiză juridică.

⁽⁶⁰⁾ Pentru mai multe detalii privind evaluarea *ratione temporis* a Orientărilor din 2005, Comisia face referire la punctele 218-222 din decizia de inițiere a procedurii.

- (ii) infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;
- (iii) infrastructura oferă perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;
- (iv) toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la aceasta în mod egal și nediscriminatoriu;
- (v) dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului comun.

Pe lângă conformitatea cu aceste criterii, trebuie să se stabilească necesitatea ajutorului ⁽⁶¹⁾. Cuantumul ajutorului trebuie să se limiteze la ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului stabilit.

6.3.1. COMPATIBILITATEA AJUTOARELOR PENTRU INVESTIȚII PENTRU FINANȚAREA TERMINALULUI MP2

- (i) Construirea și exploatarea infrastructurii îndeplinesc un obiectiv de interes general definit în mod clar (dezvoltare regională, accesibilitate etc.)
- (277) Conform caietului de sarcini aplicabil concesiunii aeroportului din Marsilia Provence, construcția infrastructurii îi revine concesionarului, care este responsabil de aceasta. Dat fiind că operatorul aeroportuar a decis și a suportat costurile investiției, este vorba de un ajutor pentru investiții în favoarea acestui operator.
- (278) Potrivit Franței, aeroportul din Marsilia-Provence s-ar confrunta cu probleme legate de congestie pe termen relativ scurt. Planul de afaceri elaborat în noiembrie 2004 prevede că saturarea aeroportului din Marsilia Provence era anticipată pentru 2007 pentru postul de înregistrare și pentru 2016 pentru zonele de îmbarcare, în absența unor noi amenajări. Primul obiectiv era, așadar, să facă față saturării terminalului pe termen scurt, în vederea creșterii preconizate a traficului aerian.
- (279) Cel de al doilea obiectiv era de a promova dezvoltarea economică a regiunii printr-o mai bună exploatare a aeroportului și o creștere a traficului aerian. În acest scop, dezvoltarea unui serviciu complementar celui oferit pe aeroportul din Marsilia Provence, în conformitate cu strategia aeroportului care a condus la identificarea implantării companiilor aeriene low-cost, era considerată o axă de dezvoltare a activității aeroportuare. Pe de o parte, construirea terminalului MP2 era indispensabilă pentru a oferi servicii diferențiate companiilor low cost, care nu erau furnizate încă în această regiune; acest terminal era conceput în mod specific pentru a fi cât mai adaptat posibil pentru această nouă funcție a aeroportului. Terminalul MP2 răspunde, într-adevăr, unei necesități diferite a unor clienți care sunt dispuși să accepte un nivel al serviciilor simplificat pentru a beneficia de costuri mai scăzute. Companiile care doresc să ofere astfel de servicii simplificate nu s-ar fi putut stabili în terminalul MP1, pentru utilizarea căruia tarifele aferente taxelor de aeroport sunt semnificativ mai ridicate, în conformitate cu calitatea superioară a infrastructurii și cu nivelul mai ridicat al costurilor. Acest nivel al tarifelor ar fi trebuit, în mod obligatoriu, să se reflecte asupra prețului biletelor de avion. Cererea pentru astfel de servicii simplificate este, într-adevăr, sensibilă la orice creștere a costurilor. Pe de altă parte, condițiile de exploatare a terminalului MP1 nu se pretau la necesitatea îmbarcării și debarcării rapide a pasagerilor.
- (280) Franța a susținut că realizarea proiectului trebuia să influențeze în mod semnificativ dezvoltarea economică și socială a regiunii și, în special, să stimuleze ocuparea forței de muncă, în timp ce reducerea traficului pe terminalul MP1 genera pierderi de locuri de muncă.
- (281) Construirea terminalului MP2 respectă, prin urmare, planul de acțiune din 2007 în ceea ce privește consolidarea capacității, a eficacității și a siguranței aeroporturilor din Europa ⁽⁶²⁾, care constată că „având în vedere estimările cu privire la evoluția traficului, Europa se va confrunta cu un dezechilibru din ce în ce mai mare între capacitate și cerere” în cazul aeroporturilor și concluzionează că „insuficiența capacităților aeroportuare reprezintă o amenințare la adresa siguranței, a eficienței și a competitivității tuturor actorilor implicați în lanțul de furnizare a serviciilor de transport aerian” ⁽⁶³⁾. În conformitate cu acest plan de acțiune, nu este necesară doar o utilizare mai eficientă a infrastructurii existente, ci și „sprijinirea creării de infrastructuri noi”; Comisia subliniază importanța aeroporturilor regionale pentru a gestiona insuficiența capacităților.

⁽⁶¹⁾ Decizia Comisiei din 18 februarie 2011 în cazul privind ajutorul de stat NN 26/2009 – Grecia – Extinderea aeroportului din Ioannina, considerentele 69 și 70.

⁽⁶²⁾ COM(2006) 819 final.

⁽⁶³⁾ Planul de acțiune nr. 7 și caseta de la pagina 4.

(282) Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se considere că prin construirea și exploatarea terminalului MP2 se răspunde obiectivelor de interes general definite în mod clar, astfel încât acest criteriu de compatibilitate este îndeplinit în speță.

(ii) Infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit

(283) Luând în considerare previziunile referitoare la trafic, administratorul aeroportului a avut în vedere două scenarii de amenajare a platformei pentru a face față problemelor de saturare a birourilor de înregistrare și a zonelor de îmbarcare identificate. Planurile de afaceri întocmite în noiembrie 2004 și actualizate în septembrie 2005 și în mai 2006 demonstrează că scenariul care include construirea unui nou terminal cu tarife reduse prezenta o perspectivă mai bună de rentabilitate. În plus, planul de afaceri din septembrie 2005 actualizat în mai 2006, ținând cont de sprijinul acordat de Consiliul general, conduce la concluzia că proiectul de creare a terminalului MP2 prezintă o rentabilitate mai mare decât proiectul alternativ de amenajare a platformei, având în vedere ipotezele privind traficul ⁽⁶⁴⁾. Construirea terminalului MP2 constituia, în consecință, opțiunea cea mai potrivită pentru îndeplinirea obiectivului de rezolvare a problemelor referitoare la saturarea aeroportului, dezvoltând, în același timp, traficul pe platforma Marsilia Provence.

(284) În plus, construirea terminalului MP2 s-a realizat pe baza restaurării vechiului terminal de marfă, neutilizat, permițând astfel o optimizare a infrastructurii existente.

(285) În sfârșit, terminalul MP2 a fost conceput special pentru a oferi companiilor aeriene low-cost un nivel de servicii compatibil cu modelul lor comercial, în timp ce terminalul MP1 părea inadecvat pentru a primi acest tip de trafic, în special din cauza lipsei standurilor și a unei perioade de traversare a pasarelelor incompatibilă cu timpii de rotație mai mici de 30 de minute, care fac parte din modelul economic al companiilor aeriene low-cost. Pe de altă parte, terminalul MP2 a fost conceput astfel încât să permită deplasarea pe jos a pasagerilor din sala de îmbarcare până la zona de staționare a aeronavelor. Prin urmare, proiectarea amenajărilor terminalului MP2 face acest proiect adaptat, în mod specific, pentru a primi traficul companiilor low-cost, identificat ca element cheie al strategiei de creștere a traficului pe platforma Marsilia Provence, și de dezvoltare a activităților economice și de ocupare a forței de muncă regionale, care sunt legate direct și indirect de acesta.

(286) Cealaltă posibilitate de a evita saturarea aeroportului ar fi fost extinderea terminalului MP1 existent. Dată fiind natura proiectului, costurile acestuia au fost reduse la minimum. Construirea terminalului MP2 a fost selectată ca fiind opțiunea cea mai puțin costisitoare și susceptibilă de a duce la cea mai semnificativă creștere a traficului.

(287) Luând în considerare cele de mai sus, se poate concluziona, în cele din urmă, că infrastructura în cauză este necesară și proporțională pentru a atinge obiectivele stabilite.

(iii) Infrastructura oferă perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente

(288) Planul de afaceri din noiembrie 2004 estimează capacitatea sălilor de îmbarcare și de înregistrare ale terminalului cu tarife reduse la 3,8 milioane de pasageri și stabilește previziunile traficului low-cost pentru perioada 2005-2021. Aceste previziuni indică faptul că ar fi necesar să se utilizeze capacitățile terminalului MP2 în proporție de 50 % începând din 2012 și în proporție de 89 % până în 2021. Estimările privind traficul care stau la baza acestui plan de afaceri au fost confirmate de traficul realizat pe terminalul MP2 între 2006 și 2010.

Tabelul 8

Ani	Previziunile de trafic (persoane)	Traficul realizat	Rata de utilizare a capacităților – estimată (**) (%)
2006	250 000	107 418 (*)	6,58
2007	900 000	934 481	23,68

⁽⁶⁴⁾ Scenariul fără construirea noului terminal prezintă un flux de numerar total cumulat pentru perioada respectivă de [...] * EUR, în timp ce scenariul cu construirea terminalului MP2 prezintă un flux de numerar total cumulat pentru perioada respectivă de [...] * EUR. Diferența dintre cele două scenarii are ca rezultat o rată internă de rentabilitate de [...] * %.

Ani	Previziunile de trafic (persoane)	Traficul realizat	Rata de utilizare a capacităților – estimată (**) (%)
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

(*) Traficul limitat în anul 2006 se explică prin deschiderea târzie (octombrie 2006) a terminalului MP2.

(**) Capacitate totală: 3,8 milioane de pasageri.

- (289) În plus, având în vedere faptul că terminalul MP1 și terminalul MP2 oferă servicii diferite, evaluarea perspectivelor de utilizare a terminalului MP2 nu trebuie să se bazeze pe evoluțiile constatate ale traficului pe terminalul principal. În orice caz, traficul realizat pentru anii 2006-2010 arată că rata de utilizare a capacităților terminalului MP1 a rămas stabilă de la deschiderea celui de al doilea terminal.

Tabelul 9

Ani	Traficul realizat	Rata de utilizare a capacităților – realizată (*) (%)
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

(*) * Capacitate totală: 8,6 milioane de pasageri.

- (290) Prin urmare, noua infrastructură oferă bune perspective de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurilor existente.

(iv) Accesul la infrastructură este deschis tuturor utilizatorilor potențiali în mod egal și nediscriminatoriu

- (291) Conform informațiilor furnizate de Franța, în special conform regulamentului de utilizare a terminalului MP2 pe care Comisia l-a reprodus deja în decizia sa de inițiere a procedurii, noua infrastructură este pusă la dispoziția tuturor utilizatorilor potențiali (companii de transport aerian) pe o bază egală și nediscriminatorie.

(v) Dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură contrară interesului comunitar

- (292) Intensitatea ajutorului nu depășește 50 % din costurile eligibile. Deși aeroportul din Marsilia Provence este singurul aeroport din categoria B din aria teritorială respectivă, traficul de pe terminalul MP2 corespunde unor legături directe care sunt, de asemenea, susceptibile de a se dezvolta pe aeroporturile regionale mici. Aeroportul din Avignon este situat la aproximativ 75 km și 45 de minute, iar aeroportul din Nîmes Garons este situat la aproximativ 100 km și 60 de minute. Aeroportul din Toulon este situat la 113 km de aeroportul din Marsilia Provence și, prin urmare, se află, de asemenea, în aceeași arie teritorială.

(293) Or, nu reiese din informațiile disponibile că deschiderea terminalului MP2 ar fi putut împiedica dezvoltarea acestor aeroporturi sau afecta dezvoltarea schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.

(vi) Necesitatea ajutorului

(294) Potrivit estimărilor din planurile de afaceri, construcția terminalului nu ar fi fost profitabilă în absența ajutorului. Prin urmare, ajutorul era necesar în momentul la care a fost luată decizia de investiție, întrucât un investitor privat nu ar fi construit terminalul fără sprijin din partea statului. În plus, având în vedere intensitatea limitată a acestui ajutor, Comisia consideră că aceasta nu este disproporționată.

6.3.2. COMPATIBILITATEA SUBVENȚIEI FEDR PENTRU DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI AERIAN

(i) Construirea și exploatarea infrastructurii răspunde unui obiectiv de interes general definit în mod clar ⁽⁶⁵⁾

(295) Subvenția acordată răspunde obiectivului de dezvoltare a activității de transport de marfă pe aeroportul din Marsilia Provence și, prin urmare, de favorizare a activităților economice creatoare de locuri de muncă într-o regiune care are o rată a șomajului semnificativ mai ridicată decât media națională.

(296) Ajutorul acordat de FEDR face parte din documentul de programare „Obiectivul 2” al fondurilor structurale pentru perioada 2000-2006, pentru regiunile care se confruntă cu probleme structurale și pentru care este necesar să se sprijine reconversia economică și socială ⁽⁶⁶⁾.

(297) Subvenția acordată de FEDR pentru dezvoltarea activității de transport de marfă pe aeroportul din Marsilia Provence răspunde, astfel, unui obiectiv de interes general definit în mod clar.

(ii) Infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit

(298) Din informațiile disponibile, reiese că volumul de marfă transportat a scăzut brusc pe aeroportul din Marsilia Provence în 1997, apoi în 2008. Sprijinul pentru menținerea activității de transport de mărfuri a fost prevăzut, așadar, în vederea optimizării infrastructurilor existente, în special pista și suprafețele de la sol din jurul pistei, care dispuneau de importante plaje de disponibilitate în principal pe timp de noapte.

(299) Amenajările realizate au avut în vedere securizarea traficului rutier, modernizarea stațiilor de marfă lăsate libere, crearea de zone de staționare a aeronavelor cât mai aproape de stația de marfă pentru a reduce timpul de prelucrare și extinderea parcelelor pentru a crește gradul de atractivitate al zonei.

(300) Aeroportul din Marsilia Provence a realizat lucrările descrise pentru o sumă totală de 5 280 000 EUR. Subvenția primită, în valoare de 1 520 000 EUR, nu reprezenta decât 28,79 % din pachetul financiar total al proiectului. În plus, convenția din 22 august 2002 între aeroportul din Marsilia Provence și Prefectura regiunii PACA prevede, la articolul 5, că plata ajutoarelor comunitare se aplica doar la prezentarea probelor referitoare la evoluția lucrărilor și cu condiția ca nivelul cofinanțării aprobate în cadrul planului de finanțare să fie, efectiv, respectat.

⁽⁶⁵⁾ Comisia aplică același criteriu de compatibilitate pentru transportul de mărfuri, a se vedea Decizia SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) a Comisiei – Germania – Finanțarea unor măsuri privind infrastructura la aeroportul din Leipzig/Halle (JO C 284, 28.9.2011, p. 6), considerentul 128.

⁽⁶⁶⁾ Regulamentul (CE) nr. 1260/1999 al Consiliului din 21 iunie 1999 de stabilire a dispozițiilor generale privind fondurile structurale (JO L 161, 26.6.1999, p. 1), articolul 1.

- (301) Trebuie să se concluzioneze că infrastructura realizată este necesară și proporțională cu obiectivul de interes general urmărit.
- (iii) Infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurilor existente
- (302) Deși aeroportul din Marsilia Provence a înregistrat o scădere a traficului de transport de marfă în urma renunțării companiei Aéropostale (primul client pentru transport de mărfuri) și a lipsei de spațiu în cală pe ruta Marsilia-Orly, dezvoltarea unei platforme de transport de mărfuri către Maghreb a fost concepută pentru a contribui la menținerea locurilor de muncă locale legate în mod direct de această activitate, optimizând, în același timp, infrastructura disponibilă.
- (303) Rezultatele legate de trafic arată că tonajul transportat a crescut cu mai mult de 20 % între 2005 și 2010.
- (304) Prin urmare, noua infrastructură oferă bune perspective de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurilor existente, care vor fi optimizate prin lucrările planificate.
- (iv) Accesul la infrastructură este deschis tuturor utilizatorilor potențiali în mod egal și nediscriminatoriu
- (305) Potrivit informațiilor disponibile, niciun regulament de exploatare nu ar limita accesul la infrastructurile pentru transportul de marfă. Zona pentru mărfuri ar primi operatorii de transport de mărfuri expres, operatorii de handling la sol, companiile de transport de mărfuri și transportatorii rutieri.
- (306) Rezultă de aici că accesul la infrastructura de transport de mărfuri este deschisă tuturor utilizatorilor în mod egal și nediscriminatoriu.
- (v) Dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului comunitar
- (307) Ajutoarele acordate în cadrul proiectului de dezvoltare a activității de transport de mărfuri este limitată la 28 % din valoarea totală a lucrărilor. În plus, acest proiect a contribuit la dezvoltarea sistemului de transport european și la dezvoltarea economică.
- (308) În consecință, se poate concluziona că dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului comun.
- (vi) Necesitatea ajutorului
- (309) Investiția a fost decisă în împrejurări caracterizate prin deschiderea liniei TGV Paris-Marsilia în 2000 și reducerea traficului aerian după 11 septembrie 2001. De altfel, capacitățile financiare ale aeroportului din Marsilia Provence au scăzut în mod regulat și semnificativ din 2000 până în 2003. Prin urmare, CCIMP trebuia să reacționeze în fața scăderii traficului de pasageri și de marfă. Lucrări costisitoare erau prevăzute pentru perioada 2005-2006 pentru restaurarea celor două piste. În aceste condiții, chiar dacă profitabilitatea proiectului nu era exclusă, randamentul investiției ar fi fost mai imprevizibil, în special pe o perioadă de timp rezonabilă. Prin urmare, este probabil că, fără subvenția FEDR, aeroportul, preocupat de scăderea traficului de pasageri, ar fi amânat sau chiar anulat investițiile în activitatea de transport de marfă.
- (310) Ținând seama de condițiile de piață existente în momentul acordării ajutorului, care se caracterizau prin volume de marfă variabile la aeroport, un nivel ridicat de risc și perspective de rentabilitate incerte pe o piață recent liberalizată, un investitor privat nu ar fi investit, după toate probabilitățile, în dezvoltarea transportului de mărfuri pe aeroportul din Marsilia. Prin urmare, ajutorul era necesar pentru atingerea obiectivului urmărit. În plus, având în vedere caracterul limitat al ajutorului, Comisia consideră că ajutorul nu era disproporționat în raport cu atingerea acestui obiectiv.

6.3.3. COMPATIBILITATEA SUBVENȚIILOR CONSILIULUI GENERAL DIN 27 SEPTEMBRIE 2002 ȘI 26 Iunie 2003 ȘI A SUBVENȚIEI COMUNITĂȚII URBANE METROPOLA MARSILIA PROVENCE DIN 26 Iulie 2004 PENTRU EXTINDEREA, RESTRUCTURAREA ȘI DEZVOLTAREA AEROPORTULUI

(i) Construirea și exploatarea infrastructurii răspund unui obiectiv de interes general definit în mod clar (dezvoltare regională, accesibilitate etc.)

- (311) Subvențiile din 2002 și 2003 vizau lucrări de renovare a pistei principale, închiderea cu dale a zonelor de parcare a aeronavelor, realizarea de bretele de circulație și crearea unor ieșiri rapide care trebuiau să permită creșterea numărului de mișcări orare, pentru a optimiza, astfel, utilizarea infrastructurii existente. Din informațiile furnizate de Franța, reiese că cele două piste ale aeroportului nu au făcut obiectul niciunei modificări între 1980 și 2000, în timp ce numărul de mișcări comerciale a crescut de la 46 603 la 100 047. Prin urmare, obiectivul acestei măsuri era de a face față viitoarei saturări a zonelor aeronautice ale aeroportului.
- (312) Subvenția din 2004 a contribuit la finanțarea extinderii capacității sălii 1, a optimizării pistei 1 și a refacerii pistei 2. Aceste amenajări erau considerate necesare pentru a permite aeroportului din Marsilia Provence să facă față unei creșteri semnificative a traficului european, ținând seama de previziunile privind evoluția numărului de pasageri ⁽⁶⁷⁾.
- (313) Construirea unei gări feroviare accesibile pentru TGV viza o mai bună coordonare între diferitele moduri de transport.
- (314) După cum s-a arătat în ceea ce privește construirea terminalului MP2, Comisia concluzionează că extinderea, restructurarea și dezvoltarea aeroportului răspunde unor obiective de interes general, constând în a asigura continuitatea traficului aerian și evoluția sa viitoare.

(ii) Infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit

- (315) Lucrările care au fost întreprinse erau necesare pentru a mări și a menține capacitatea aeroportului în ceea ce privește „pistele” și pentru a remedia blocajele existente, precum și pentru a optimiza conectarea cu rețeaua feroviară de mare viteză.
- (316) În plus, subvenția acordată de Consiliul General reprezintă 9,5 % din valoarea lucrărilor efectuate și 7 % din programul de echipare inițial. Subvenția acordată de Comunitatea Urbană Metropola Marsilia Provence reprezintă 6,2 % din valoarea lucrărilor efectuate și 5,6 % din valoarea programului estimativ de lucrări.
- (317) Trebuie să se concluzioneze că infrastructura realizată este necesară și proporțională cu obiectivul de interes general urmărit.

(iii) Infrastructura oferă perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurilor existente

- (318) Amenajările finanțate erau considerate necesare pentru primirea unui trafic suplimentar. Or, din datele disponibile reiese că numărul de pasageri transportați la aeroportul din Marsilia Provence a crescut cu mai mult de 25 % între 2006 și 2012. În plus, capacitatea pistelor ar fi în prezent de 140 000 de mișcări pe an. În conformitate cu estimările prezentate în raportul din Planul de Expunere la Zgomot anexat la ordinul prefectului din 4 august 2006, obiectivul privind traficul aeroportului pentru 2015 ar fi atins cu 113 909 mișcări și obiectivul pentru 2020 cu 122 449 de mișcări. Astfel, amenajările pistelor și bretelele de acces și de ieșire permit adaptarea la previziunile de trafic până în 2020, iar infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare.

(iv) Accesul la infrastructură este deschis tuturor utilizatorilor potențiali în mod egal și nediscriminatoriu

- (319) Din informațiile disponibile reiese că infrastructura este deschisă tuturor utilizatorilor potențiali în mod egal și nediscriminatoriu.

⁽⁶⁷⁾ Acordul de parteneriat încheiat la 14 mai 2004 între aeroportul din Marsilia Provence și Comunitatea Urbană Metropola Marsilia Provence arată previziuni de majorare a traficului național de 5 % pe an și a traficului internațional de aproximativ 10 % pe an între 2003 și 2006.

(v) Dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului comunitar

- (320) Astfel cum s-a menționat în considerentele 293 și 308, evoluția traficului pe aeroportul din Marsilia Provence nu a afectat activitatea aeroporturilor situate în aceeași arie teritorială și dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului comun.

(vi) Necesitatea ajutorului

- (321) Investiția a fost decisă în împrejurări caracterizate de deschiderea liniei TGV Paris-Marsilia în anul 2000 și de reducerea traficului aerian după 11 septembrie 2001. De altfel, capacitățile financiare ale aeroportului din Marsilia Provence au scăzut în mod regulat și semnificativ din 2000 până în 2003. Prin urmare, CCIMP trebuia să reacționeze în fața scăderii traficului de pasageri și de marfă. Intensitatea acestor ajutoare era limitată la 13 % ⁽⁶⁸⁾. Deoarece investițiile în zonele aeronautice nu ar fi putut fi evitate, în absența subvenției, programul ar fi trebuit să fie diminuat cu mai mult de 3 milioane EUR, care ar fi putut fi obținuți din reamenajările interioare ale sălii 1, care au fost folosite pentru a primi operatori de turism, pentru a propune companiilor ghișee pentru vânzarea de bilete sau pentru a amenaja magazine. Or, aceste investiții sunt cele care au permis primirea companiilor aeriene străine, a operatorilor de turism și dezvoltarea taxelor comerciale.
- (322) Ținând seama de condițiile de piață existente în momentul acordării ajutorului, care se caracterizau printr-o lipsă de experiență și de inițiativă a operatorilor privați, reticenți să investească în infrastructura aeroporturilor, cu un nivel ridicat de risc și perspective de rentabilitate incerte pe o piață recent liberalizată, un investitor privat nu ar fi investit, după toate probabilitățile, în reconstrucția unei infrastructuri aeroportuare și într-o legătură TGV cu aeroportul din Marsilia. Prin urmare, ajutorul era necesar pentru atingerea obiectivului urmărit. În plus, având în vedere intensitatea limitată a ajutorului, Comisia consideră că ajutorul nu era disproporționat în raport cu realizarea acestui obiectiv.

7. EVALUAREA MĂSURILOR ÎN FAVOAREA COMPANIILOR AERIENE CARE UTILIZEAZĂ AEROPORTUL – EXISTENȚA UNUI AJUTOR

7.1. POSIBIL AJUTOR ACORDAT PRIN REDUCEREA TAXELOR PENTRU PASAGERI ÎN CAZUL ZBORURILOR INTERNE

- (323) Într-o decizie anterioară ⁽⁶⁹⁾, Comisia a concluzionat că există o schemă de ajutoare incompatibilă cu piața comună în favoarea companiilor care deserveșc rute cu o destinație internă. Franța a adoptat măsuri de eliminare a acestui dispozitiv.
- (324) Extrasul din deliberarea Cocoéco din 2007 prezentată de Franța demonstrează că tarifele aferente taxei pentru pasageri aplicabile zborurilor interne și zborurilor către țările UE membre ale spațiului Schengen au fost aliniate pe aeroportul din Marsilia Provence începând cu 1 ianuarie 2008.
- (325) Prin urmare, Comisia consideră că această măsură, eliminată, nu ar trebui să facă obiectul unei noi investigații din partea sa.

7.2. POSIBILE AJUTOARE ÎN FAVOAREA COMPANIILOR AERIENE CARE UTILIZEAZĂ AEROPORTUL PRIN DIFERENȚIEREA TAXELOR DE AEROPORT ȘI AJUTORUL POTENȚIAL ACORDAT COMPANIEI AERIENE RYANAIR ȘI AMS PRIN CONTRACTUL DE MARKETING

7.2.1. RESURSE DE STAT ȘI IMPUTABILITATE

- (326) Pentru a stabili dacă resursele CCIMP constituie resurse de stat, Comisia observă că o instituție publică cu caracter administrativ constituie un organism public autonom, care face parte totuși din organizarea administrației publice și că, prin urmare, acesta este supus unui control foarte strict efectuat de alte autorități publice.

⁽⁶⁸⁾ Medie ponderată.

⁽⁶⁹⁾ A se vedea nota de subsol 31.

- (327) De asemenea, bugetul general al CCI este finanțat din veniturile fiscale percepute de la întreprinderile înscrise în registrul comerțului și al societăților.
- (328) În plus, CCI-urile se încadrează în categoria autorităților publice în sensul Directivei 2000/52/CE a Comisiei ⁽⁷⁰⁾ și constituie autorități contractante în sensul Directivei 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁷¹⁾ sau, dacă este cazul, entități contractante în sensul Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁷²⁾ și, pentru a realiza achiziții, sunt supuse procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice.
- (329) Conform jurisprudenței Tribunalului, elementele care fac parte din organizarea internă a sectorului public și existența unor norme care să asigure independența unui organism public față de alte organisme nu repun în discuție principiul însuși al caracterului public al acestui organism. Dreptul Uniunii nu admite că simplul fapt de a crea instituții autonome responsabile de distribuirea ajutoarelor permite eludarea normelor privind ajutoarele de stat ⁽⁷³⁾. În temeiul dreptului francez, CCI-urile sunt organisme intermediare ale statului. Prin urmare, actele acestora sunt, în orice caz, imputabile statului francez, deoarece fac parte integrantă din acesta. Întrucât CCI-urile fac parte din administrația publică și sunt supuse unei supravegheri atente de către alte autorități publice (a se vedea considerentul 10), Comisia consideră că deciziile acestor entități publice sunt, în mod necesar, imputabile statului. Situația este, prin urmare, diferită de cea a întreprinderilor publice. În cazul CCI-urilor, imputabilitatea nu trebuie să fie stabilită, astfel cum a fost cazul în hotărârea „Stardust Marine”, pe baza altei autorități publice asociate procesului decizional al unei întreprinderi publice, astfel cum confirmă, de asemenea, numeroasele misiuni de interes public care le sunt încredințate prin lege.
- (330) În plus, chiar dacă Comisia trebuia să stabilească imputabilitatea statului cu privire la deciziile CCIMP, considerând CCIMP ca o simplă întreprindere publică, aceasta dispune de o serie de elemente care permit stabilirea acestei imputabilități.
- (331) În primul rând, CCIMP face obiectul unei supravegheri administrative atente, astfel cum s-a explicat în secțiunea 2.1.2. În special, deciziile CCIMP privind tarifele aeroportuare trebuie, în special, să fie aprobate de autoritatea de supraveghere pentru a fi executorii. În plus, Cocoéco, care cuprinde Consiliul General al departamentului Bouches-du-Rhône, Consiliul Regional Provence-Alpes-Côte d’Azur și Comunitatea Urbană Metropola Marsilia Provence, este consultată de fiecare dată, înainte de introducerea noilor tarife ale taxelor de aeroport și le aprobă.
- (332) Prin urmare, este foarte puțin probabil ca Cocoéco să nu fi aprobat, de asemenea, decizia de a semna contractul de servicii de marketing cu AMS sau, cel puțin, să nu fie implicată în această decizie. Deși nu s-a pronunțat în mod oficial cu privire la acest contract, aceasta aprobă echilibrul general al resurselor aeroportului, prin controlul tarifelor aferente taxelor de aeroport. Or, deciziile privind taxele de aeroport și contractul de servicii de marketing încheiat cu AMS trebuie neapărat să fie evaluate împreună.
- (333) În plus, CCIMP a încheiat mai multe acorduri de parteneriat ⁽⁷⁴⁾ cu colectivitățile în cauză, astfel încât acestea din urmă să contribuie financiar la o parte a programelor de investiții în infrastructura aeroportuară. În schimbul acestei contribuții financiare, aeroportul din Marsilia Provence s-a angajat la o politică comercială dinamică pentru a asigura o dezvoltare maximă a rutelor aeriene naționale și internaționale ⁽⁷⁵⁾, despre care se precizează că trebuie să se realizeze „după consultarea Consiliului General”, acesta din urmă putând solicita aeroportului să elaboreze studii privind evoluția traficului aerian și posibilitatea de a crea noi rute.
- (334) De asemenea, în general, atât Franța, cât și CCIMP au susținut că strategia de dezvoltare adoptată de aeroportul din Marsilia Provence urmărește un obiectiv de interes general legat de dinamismul economic al regiunii învecinate și de crearea de locuri de muncă, obiective de care colectivitățile teritoriale sunt direct interesate, astfel cum se prevede în acordurile încheiate cu CCIMP ⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷⁰⁾ Directiva 2000/52/CE a Comisiei din 26 iulie 2000 de modificare a Directivei 80/723/CEE privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice (JO L 193, 29.7.2000, p. 75).

⁽⁷¹⁾ Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii (JO L 134, 30.4.2004, p. 114).

⁽⁷²⁾ Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale (JO L 134, 30.4.2004, p. 1).

⁽⁷³⁾ Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 12 decembrie 1996, T-358/94, Air France/Comisia, Rec. 1996, p. II-2109, punctul 62.

⁽⁷⁴⁾ Acordurile încheiate cu Consiliul General la 3 octombrie 2002, 5 septembrie 2003, 19 mai 2005 și cu Comunitatea urbană metropolitană Provence la 14 mai 2004.

⁽⁷⁵⁾ Acordurile din 5 septembrie 2003 și din 19 mai 2005.

⁽⁷⁶⁾ A se vedea, de exemplu, în preambulul acordului din 19 mai 2005.

- (335) În plus, având în vedere considerentul 10, se constată că CCI-urile sunt integrate în structura administrației publice, că își desfășoară activitățile economice în condiții cu totul speciale, care nu sunt deloc comparabile cu condițiile operatorilor privați, că statutul lor juridic ține de dreptul public și că intensitatea supravegherii exercitate de autoritățile publice asupra gestionării CCI-urilor este importantă.
- (336) Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se concluzioneze, prin urmare, că măsurile de stabilire a tarifelor aeroportuare și contractul de servicii de marketing încheiat cu AMS au fost finanțate prin intermediul resurselor de stat și că finanțarea acestora este imputabilă statului.

7.2.2. AVANTAJ SELECTIV PENTRU COMPANIILE AERIENE CARE OPEREAZĂ ZBORURI DE PE AEROPORTUL DIN MARSILIA PROVENCE

- (337) Pentru a stabili dacă o măsură de stat constituie ajutor, este necesar să se determine dacă întreprinderea în cauză beneficiază de un avantaj economic care permite evitarea suportării unor costuri care ar fi trebuit, în mod normal, să greveze resursele financiare proprii sau dacă aceasta beneficiază de un avantaj pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.
- (338) Comisia reamintește, în această privință, că pentru aplicarea testului investitorului prudent în economia de piață nu se poate ține seama de considerațiile privind dezvoltarea regională.

Aplicarea abordării comparative

- (339) Ryanair susține că, pentru a exclude existența unui avantaj economic care nu ar putea fi obținut în condiții normale de piață, taxele prevăzute de acordurile din 1999 trebuie comparate cu taxele de aeroport aplicate companiilor aeriene low-cost în alte aeroporturi europene.
- (340) Comisia nu exclude, în principiu, această abordare. Cu toate acestea, definirea unui element de referință implică, în primul rând, să se poată selecta un număr suficient de aeroporturi comparabile și care furnizează servicii comparabile în condiții normale de piață.
- (341) În această privință, Comisia ia act de faptul că, în momentul în care au fost încheiate acordurile din 1999, aeroporturile din UE erau considerate de mulți ca făcând parte dintr-o administrație publică care urmărește obiective sociale și regionale și, prin urmare, erau finanțate de autoritățile publice, indiferent de rentabilitatea acestora. Într-adevăr, majoritatea aeroporturilor din Uniune beneficiază încă, în prezent, de finanțare publică care acoperă costurile de investiție și de exploatare. Prin urmare, Comisia consideră că tarifele practicate de aceste aeroporturi nu sunt, în general, stabilite pe baza unor criterii de piață și, în special, a unor perspective de rentabilitate *ex ante* satisfăcătoare, ci având în vedere, în principal, considerente referitoare la caracterul social sau la politica regională.
- (342) În plus, Comisia subliniază că, deși unele aeroporturi aparțin sectorului privat sau sunt gestionate de acesta în absența oricărei considerații privind caracterul social sau politica regională, tarifele acestora pot fi puternic influențate de cele practicate de majoritatea operatorilor aeroportuari care beneficiază de subvenții publice, companiile aeriene ținând seama de tarifele acestora din urmă în negocierile lor cu aeroporturile private sau gestionate de operatori privați.
- (343) În cazul de față, aeroporturile care servesc drept puncte de comparație au beneficiat de finanțare publică înainte și chiar după privatizare. Prin urmare, aeroportul din Luton, deținut din fonduri publice, a început să fie exploatat de o societate privată după ce a beneficiat de o investiție de 80 de milioane GBP în cadrul unui parteneriat public-privat. Aeroportul din Liverpool a beneficiat, de asemenea, de o cofinanțare din fondurile structurale ale Uniunii, iar aeroportul din Prestwick, deficitar, a fost recent renaționalizat pentru suma simbolică de 1 GBP. În plus, nu este sigur că în cursul privatizării acestor aeroporturi de referință a fost luat în considerare costul infrastructurilor preexistente. În sfârșit, comparabilitatea datelor din studiul Oxera este limitată, având în vedere faptul că prețurile plătite aeroportului din Marsilia Provence nu țin seama de contractul de marketing încheiat cu AMS, în timp ce prețurile indicate pentru toate celelalte aeroporturi includ contribuția aeroportului la activitățile de marketing ale Ryanair.
- (344) În aceste circumstanțe, Comisia nu este în măsură să identifice un indicator de referință adecvat pentru stabilirea unui veritabil preț de piață pentru serviciile furnizate de administratorul aeroportului.

Analiză de rentabilitate

- (345) În absența unei valori de referință clar definite, Comisia consideră că analiza *ex ante* a rentabilității adiționale reprezintă criteriul relevant pentru a realiza evaluarea acordurilor propuse sau încheiate de administratorii aeroportului cu diferitele companii aeriene. În acest context, măsurile examinate fac parte din punerea în aplicare a unei strategii globale a aeroportului de restabilire a rentabilității, cel puțin pe termen lung.
- (346) Comisia consideră că diferențierea prețurilor constituie o practică comercială normală. Cu toate acestea, o astfel de practică trebuie totuși să fie justificată din punct de vedere comercial pentru a satisface principiul operatorului în economia de piață ⁽⁷⁾.
- (347) Franța arată că aeroportul din Marsilia Provence a acționat în mod rațional și își susține afirmația prin calculele *ex ante* ale aeroportului.
- (348) Comisia va lua în considerare atât veniturile aeronautice (taxele de aeroport), cât și veniturile obținute din activitățile non-aeronautice ale aeroportului (magazine, parcări etc.) pentru evaluarea acestui criteriu.

7.2.2.1. Reduceri tarifare acordate pentru crearea de noi rute

- (349) CCIMP a introdus, în mod succesiv, două sisteme distincte de reduceri tarifare încurajând introducerea de noi rute aeriene. La 6 decembrie 2004, Cocoéco a votat crearea unei reduceri de 90 % în primul an și de 50 % în al doilea an la taxele de aterizare, de balizaj și de parcare pentru rutele pentru transport de pasageri și taxele de aterizare și de balizaj. Acest dispozitiv a fost în vigoare de la 15 februarie 2005 până la 31 iulie 2009.
- (350) În ceea ce privește prima măsură, Franța susține că un studiu de rentabilitate *ex ante* din 8 decembrie 2004 estima, pe de o parte, reducerea anuală pentru rutele existente sau care ar fi fost create fără această măsură la [...] * EUR și, pe de altă parte, costurile suplimentare ale echipamentelor pentru echipaj și pentru parcările pentru automobile la [...] * EUR în plus pe an. Numai 20 % din noile rute au fost prevăzute să dureze un al treilea an, echivalând cu o sumă de [...] * EUR. Veniturile obținute din noile rute create erau estimate la [...] * EUR. Ipotezele prezentate în studiul inițial păreau realiste în momentul în care au fost formulate.
- (351) Dat fiind că aeroportul estima o marjă pozitivă și cum această măsură nu prevedea nicio investiție inițială, Comisia concluzionează că aceasta este în conformitate cu principiul investorului prudent în economia de piață.
- (352) În ceea ce privește reducerea în vigoare de la 15 februarie 2005 până la 31 iulie 2009, Franța transmite dosarul ședinței Cocoéco din 14 septembrie 2009, potrivit căreia, pe de o parte, 83,1 % din valoarea reducerilor au adus beneficii rutelor care au fost menținute după încheierea reducerilor și, pe de altă parte, modularea nu genera nicio investiție în ceea ce privește capacitatea.
- (353) În cele din urmă, studiul de impact economic al modulării propuse în cadrul ședinței Cocoéco duce la concluzia că, pentru fiecare pasager care utilizează un zbor care beneficiază de modularea tarifară, marja medie în cei 3 de ani de aplicare a măsurii ar fi pozitivă:
- pentru MP1: [...] * - [...] * = [...] * EUR
- pentru MP2: [...] * - [...] * = [...] * EUR
- (354) Această evoluție a arătat că, de fapt, calculele *ex ante* inițiale erau foarte prudente; în special, mult mai mult de 20 % din noile rute au fost menținute după durata reducerilor inițiale. În consecință, pentru actualizarea planurilor de afaceri și realizarea studiilor ulterioare, ipotezele au fost actualizate pentru a ține seama de experiența inițială dobândită în ceea ce privește această măsură.

⁽⁷⁾ A se vedea Decizia 2011/60/UE și Decizia 2013/664/UE a Comisiei din 25 iulie 2012 privind măsura SA.23324 - C 25/07 (ex NN 26/07) - Finlanda Finavia, Airpro și Ryanair la aeroportul Tampere-Pirkkala (JO L 309, 19.11.2013, p. 27).

- (355) Pe baza acestei experiențe, un al doilea sistem de stimulente a fost adoptat la 18 septembrie 2009 pentru noi rute și a intrat în vigoare la 1 februarie 2010. Acest sistem acorda o reducere de 60 % în primul an de exploatare a unei noi rute, de 45 % în al doilea și de 20 % în al treilea. Un alt obiectiv era, de asemenea, de a obține o marjă de profit. Pe baza calculelor prezentate mai sus, rentabilitatea celui de al doilea sistem era, de asemenea, plauzibilă. Acesta a fost eliminat progresiv și s-a încheiat la 31 octombrie 2011.
- (356) Prin urmare, Comisia concluzionează că această măsură este, de asemenea, în concordanță cu principiul investitorului prudent în economia de piață, întrucât era prevăzut ca aceasta să aducă beneficii suplimentare.

7.2.2.2. *Parcare gratuită pe timp de noapte*

- (357) Începând de la 1 martie 2005 până în prezent, staționarea cuprinsă între orele 22.00 și 6.00 este gratuită pentru activitatea de transport de pasageri, pentru cinci frecvențe săptămânale pe aceeași destinație pentru minimum un sezon IATA și pentru aeronavele care staționează timp de cel puțin șase ore consecutive, între 22.00 și 6.00. Această măsură se aplică tuturor companiilor, în mod nediscriminatoriu, pe cele două terminale.
- (358) Potrivit Franței, staționarea pe timp de noapte pe platformă ar permite companiilor aeriene să imbarce călători în primul slot orar de dimineață și să aterizeze la sfârșitul zilei, prin urmare, pentru zborurile pe distanțe medii, înseamnă să efectueze patru rotații pe zi, în loc de trei.
- (359) Franța susține că un studiu privind contabilitatea din 2004 permite să se stabilească *ex ante* rentabilitatea acestei măsuri pentru operatorul aeroportuar.
- (360) Acest studiu se bazează pe ipoteza că, pentru terminalul MP1, numai zborurile interne pe distanțe medii erau susceptibile să efectueze rotații suplimentare având în vedere gratuitatea staționării pe timp de noapte. Pentru terminalul MP2, companiile low-cost clientele ale acestui terminal care nu operează zboruri zilnice de la baza lor de noapte și efectuează o singură întoarcere zilnică, s-a considerat că fiecare dintre aeronavele acestora este susceptibilă să efectueze o rotație zilnică suplimentară. Un factor de ponderare de 50 % s-a aplicat acestor ipoteze privind rotațiile suplimentare.
- (361) Studiul efectuat pleacă de la ipoteza că aceste costuri suplimentare pentru staționarea pe timp de noapte sunt limitate la costurile legate de mâna de lucru, întreținere, reparare și consum, estimate la [...] * EUR pe noapte per aeronavă.
- (362) Ipotezele prezentate în studiul inițial păreau realiste la momentul în care au fost formulate. Dintr-un studiu realizat în 2008, reiese, de fapt, că aceste costuri au fost subestimate, dar se miza pe faptul că rotațiile suplimentare generate de această măsură ar antrena totuși un beneficiu net începând cu 2010. În consecință, în momentul actualizării planurilor de afaceri și al realizării studiilor ulterioare, ipotezele au fost actualizate pentru a ține seama de experiența inițială dobândită în legătură cu această măsură.
- (363) Din toate aceste elemente, rezultă că CCIMP a acționat ca un investitor prudent în economia de piață luând decizia de a acorda gratuitatea staționării pe timp de noapte pe aeroportul din Marsilia Provence.

7.2.2.3. *Finanțarea activităților de marketing*

- (364) Un prim dispozitiv de finanțare a activităților de marketing a fost instituit în cadrul aeroportului din Marsilia Provence printr-o decizie a CCIMP din 21 noiembrie 2005. Cu toate acestea, acest sistem a fost eliminat înainte de intrarea sa în vigoare. Acesta nu ar fi determinat, potrivit Franței, decât plata a [mai puțin de 300 000] * EUR companiei BMI baby.
- (365) Franța a susținut că suma respectivă, în măsura în care aceasta ar constitui ajutor de stat, este reglementată de Regulamentul (CE) nr. 1998/2006. În 2012, compania BMI baby și-a încetat activitatea.
- (366) Comisia concluzionează că acest ajutor este un ajutor *de minimis*.

	MP2									
	Anul 1		Anul 2		Anul 3		Anul 4			
	VENIT	COST	VENIT	COST	VENIT	COST	VENIT	COST		
Marjă înainte de măsurile de marketing	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
măsurile de marketing	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
Marjă după măsurile de marketing	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*

	Anul 1		Anul 2		Anul 3		Anul 4			
	VENIT	COST	VENIT	COST	VENIT	COST	VENIT	COST		
TRAFIC UE	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
Aterizare	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
Balizaj	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
Timp de staționare < 1 oră	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
Pasageri 75 % (75 persoane)	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
Birouri de înregistrare	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
subtotal aeronautic	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
Magazine	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
Parcuri de automobile	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
TOTAL per zbor	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
Marjă înainte de măsurile de marketing	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
măsurile de marketing	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*
Marjă după măsurile de marketing	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*	[...]	*

Tabelul 12

Analiza rentabilității (în mii EUR la valoarea curentă)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL 2005- 2021	Rata internă de renta- bilitate
Total numerar cu VNC la sfârșitul anului 2021 fără TTR	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Total numerar cu VNC la sfârșitul anului 2021 cu TTR	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
FLUXUL DE NUMERAR DIFERENȚIAL	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Total numerar cu VNC la sfârșitul anului 2021 actualizat fără TTR	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Total numerar cu VNC la sfârșitul anului 2021 actualizat cu TTR	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
FLUXUL DE NUMERAR DIFERENȚIAL TOTAL	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Sursa: Planul de afaceri din 15 septembrie 2005 actualizat (VNC – valoarea netă contabilă, TTR – terminal tarif redus).

- (369) Investitorul prudent va lua în considerare toate veniturile provenite din activități aeronautice și non-aeronautice, ținând cont, în același timp, de elasticitatea cererii de trafic în raport cu stabilirea tarifului aferent taxei aeronautice vizate, în vederea determinării rentabilității proiectului de terminal cu servicii simplificate și stabilirea tarifului corespunzător. Decalajul dintre nivelul tarifului taxei pentru pasageri și costul serviciilor pentru pasageri, care este acoperit de veniturile obținute din activități non-aeronautice nu constituie, așadar, un avantaj acordat companiilor aeriene, ci este o consecință a optimizării subiacente a operatorului care urmărește, dimpotrivă, să își rentabilizeze proiectul de investiție.
- (370) Tarifele aferente taxei pe pasager (excluzând biroul de înregistrare) aplicabile în cazul terminalului MP2 sunt prezentate în tabelul 13.

Tabelul 13

Ani	Taxă pe pasager pentru zboruri în interiorul UE (EUR)		Taxă pe pasager pentru zboruri în afara UE (EUR)	
	Inițial	Retroactiv	Inițial	Retroactiv
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) În 2009, tarifele au fost ajustate în urma anulării tarifelor de către Consiliul de Stat. Decizia Coccoeco din 18 februarie 2009 explică mai în detaliu metodele de calcul care au dus la stabilirea acestor tarife, pe baza costurilor și veniturilor alocate pentru fiecare terminal, astfel cum se prevede în studiul realizat de societatea Mazars în 2008 și care se referă la următorii șase ani. În cadrul acestui studiu și pe baza previziunilor pe care le sprijină, costurile luate în considerare sunt costurile aferente clădirilor atribuite fiecărui terminal, costurile de întreținere și de mentenanță și costurile de exploatare proporțional cu alocarea acestora pentru serviciile pentru pasageri și utilizarea lor pentru fiecare terminal. Veniturile luate în considerare sunt atât venituri provenite din taxele de aeroport (pasageri și birouri de înregistrare), cât și venituri comerciale (magazine și parcări) generate pe platformă și alocate fiecărui terminal.
- (372) Se pare că tarifele aferente taxei pe pasager au fost fixate astfel încât veniturile aeronautice să acopere aceeași marjă pentru serviciile pentru pasageri pe terminalul MP2 și pe terminalul MP1, și anume [între 50 % și 80 % pentru anii 2007, 2008, 2009 și 2010] *.
- (373) Din datele financiare care figurează în decizia din 18 februarie 2009 reiese că, dacă se iau în considerare atât venitul din taxele de aeroport, cât și veniturile comerciale alocate serviciilor pentru pasageri, acestea acoperă costurile acestei funcții la terminalul MP2 [între 100 % și 140 % pentru anii 2007, 2008, 2009 și 2010]*, ținând cont de tariful aferent taxei pentru pasageri stabilit în decizia din 25 mai 2009.
- (374) Tarifele aferente taxei pe pasager pe terminalul MP2 au fost stabilite pe baza unui studiu financiar prealabil. Acesta din urmă a luat în considerare toate reducerile aplicabile. Potrivit studiului financiar, taxele pentru fiecare terminal trebuiau să acopere costurile aferente. Studiul a concluzionat că VAN era pozitivă.
- (375) În timp ce noile tarife retroactive sunt calculate astfel încât să acopere toate costurile aeroportului, după corectare în vederea repartizării între terminale a anumitor taxe comune, tarifele inițiale acopereau deja costurile marginale legate în mod direct de sosirea companiilor aeriene și a fiecărui pasager suplimentar. În consecință, era prevăzut, în orice moment, ca tarifele aplicate companiilor aeriene să acopere cel puțin costurile marginale legate de utilizarea aeroportului de către companie.

- (376) În plus, în planul de afaceri inițial care a condus la decizia de a construi terminalul MP2, aeroportul intenționa să realizeze o valoare actualizată netă pozitivă. Înainte de orice nouă modificare a tarifelor, aeroportul a realizat estimări plauzibile, conform cărora măsurile ar avea o contribuție pozitivă la profitabilitatea aeroportului.
- (377) Prin urmare, Comisia consideră că decizia de stabilire a tarifelor pentru terminalul MP2 respectă principiul investitorului prudent în economia de piață. Același lucru este valabil și pentru decizia din 25 mai 2009 de stabilire a tarifelor aplicabile pentru anii 2006-2008 și, începând cu data de 1 august 2009.

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

Evaluare comună a unui avantaj economic conferit companiei Ryanair și AMS

- (378) Comisia trebuie, în primul rând, să stabilească dacă, în scopul de a identifica un avantaj economic de care ar fi beneficiat Ryanair și filiala sa AMS, acestea trebuie să fie considerate în mod individual sau colectiv.
- (379) Comisia constată, în primul rând, că AMS este o filială deținută în proporție de 100 % de Ryanair și că directorii acesteia sunt persoane din conducerea Ryanair ⁽⁷⁸⁾. Comisia observă, de asemenea, că, de fapt, această societate a fost înființată exclusiv în scopul furnizării de servicii de marketing pe site-ul companiei Ryanair și că nu desfășoară alte activități.
- (380) În plus, documentația pentru reuniunea consiliului aeroportului din cadrul CCIMP din 15 noiembrie 2005 precizează că achiziționarea de servicii de publicitate pe site-ul Ryanair și crearea unui dispozitiv de ajutor la înființarea de noi rute vizau, atât una, cât și cealaltă, crearea unor condiții de costuri pe aeroportul din Marsilia Provence care să permită îndeplinirea criteriilor de rentabilitate ale Ryanair, în special în perspectiva creării unei baze pentru avioane.
- (381) De asemenea, din argumentele invocate de Franța în răspunsul său rezultă că dispozițiile financiare din contractul încheiat cu AMS au fost decise pe baza marjelor financiare obținute pentru fiecare zbor operat de Ryanair. De asemenea, Franța a precizat că contractul încheiat cu AMS includea diverse angajamente din partea companiei Ryanair în ceea ce privește numărul de avioane cu baza pe aeroport, numărul de zboruri zilnice operate și numărul de pasageri pe an. În cele din urmă, Franța susține în răspunsul său faptul că este necesar să se evalueze comportamentul CCIMP în funcție de „rentabilitatea oferită de cumulul modulărilor la crearea de noi rute și de piața AMS doar pentru zborurile Ryanair” și subliniază că „acest studiu al diferitelor măsuri luate împreună este, într-adevăr, deosebit de relevant în acest caz”. ⁽⁷⁹⁾
- (382) În cele din urmă, Comisia dorește să reamintească faptul că a urmat această abordare și în decizia sa de inițiere a procedurii oficiale de investigare din 29 noiembrie 2007 privind aeroportul din Pau, în decizia sa din 25 ianuarie 2012 de a extinde procedura la același aeroport, precum și în deciziile sale de inițiere a procedurii din 8 februarie și 23 martie 2012 privind aeroporturile din La Rochelle și din Angoulême.
- (383) Pentru toate aceste motive, este necesar să se evalueze împreună măsurile în favoarea Ryanair și AMS pentru a stabili existența unui avantaj economic, Ryanair și AMS constituind, de fapt, un beneficiar unic al măsurilor respective ⁽⁸⁰⁾.
- (384) Comisia remarcă, de asemenea, că singurul avantaj obținut eventual de către operatorii aeroportuari din serviciile de marketing asigurate de către AMS pe site-ul Ryanair ar proveni dintr-o creștere a numărului de pasageri care utilizează Ryanair. Or, estimările privind traficul și rata de încărcare reprezintă o parte esențială a analizei rentabilității intrării în relație cu Ryanair ⁽⁸¹⁾. Prin urmare, Comisia consideră că, în scopul aplicării criteriului operatorului prudent în economia de piață, evaluarea oportunității intrării în relații comerciale cu Ryanair ⁽⁸²⁾ nu poate ignora consecințele încheierii în paralel a unor contracte de marketing și, în special, costurile acestora.

⁽⁷⁸⁾ A se vedea raportul Camerei Regionale de Conturi din Aquitaine cu privire la CCIPB întocmit la 19 octombrie 2006, care concluzionează, în special, că „societatea AMS nu este decât o ramificație a companiei Ryanair, condusă de două persoane din conducerea Ryanair”.

⁽⁷⁹⁾ Scrisoarea Franței din 12 martie 2012, pagina 108.

⁽⁸⁰⁾ Prin urmare, Comisia va utiliza „Ryanair/AMS” în continuarea evaluării pentru a desemna beneficiarul măsurilor în cauză.

⁽⁸¹⁾ Sau crearea unei rute noi.

⁽⁸²⁾ Deschiderea de rute, modificarea numărului de destinații sau a frecvenței zborurilor etc.

Criteriul operatorului prudent în economia de piață

- (385) La 19 mai 2006, CCIMP a încheiat, pentru o durată de cinci ani, care poate fi reînnoită o singură dată pentru aceeași perioadă, fără licitație sau publicitate prealabilă, un contract pentru achiziționarea de spațiu publicitar cu societatea AMS, o filială deținută în proporție de 100 % de compania aeriană Ryanair. În decizia Cocoéco din 18 februarie 2009 privind stabilirea tarifelor care fac obiectul deciziei din 25 mai 2009, se precizează că pe perioada contractului, și anume octombrie 2006-octombrie 2011, costul contractului cu AMS este de [...] * EUR, și anume [...] * EUR pe an.
- (386) Franța susține, în principal, că plățile efectuate în cadrul acestui contract sunt conforme cu prețul pieței pentru furnizarea de servicii de marketing online și deduc de aici că CCIMP a acționat ca un operator prudent în economia de piață, încheind contractul cu AMS.
- (387) Cu toate acestea, astfel cum se menționează în secțiunea 7.2.2.5, Comisia consideră că eventualele beneficii primite de societatea AMS și de Ryanair ar trebui să fie analizate împreună, luând în considerare caracterul indisociabil al serviciilor furnizate de compania aeriană și de filiala sa. Într-adevăr, Comisia consideră că valoarea potențială a serviciilor de marketing furnizate de AMS are la bază o creștere a traficului Ryanair.
- (388) Răspunsul Franței pare să sugereze că aceasta împărtășește respectiva analiză. Într-adevăr, Franța arată că un operator prudent ar fi analizat împreună cadrul tarifar aplicabil companiei Ryanair și costul serviciilor de marketing achiziționate de la AMS pentru a stabili profitabilitatea unui zbor operat de Ryanair, raționament pe care l-ar fi urmat CCIMP în decizia sa de a încheia contractul din 19 mai 2006.
- (389) Dat fiind că serviciile de marketing furnizate de AMS nu pot fi separate de cadrul relațiilor dintre aeroportul din Marsilia Provence și compania aeriană Ryanair, este necesar, prin urmare, să se examineze avantajele acordate în comun celor două entități.
- (390) Prin urmare, comportamentul CCIMP la momentul încheierii contractului din 19 mai 2006 cu AMS nu poate fi evaluat în comparație cu ofertele altor agenții de publicitate pe internet, care nu prestează un serviciu comparabil.
- (391) Franța susține, în subsidiar, că contractul încheiat de către CCIMP cu AMS constituie o achiziție profitabilă pentru aeroportul din Marsilia Provence, și în special din punctul de vedere al activității terminalului MP2.
- (392) Trebuie reamintit faptul că studiul de rentabilitate a investiției în construirea terminalului MP2 (planul de afaceri din septembrie 2005 actualizat în mai 2006) nu ia în considerare costurile contractului încheiat cu AMS, ci costurile legate de dispozitivul anterior de participare la cheltuielile de marketing. Acest dispozitiv nu a fost, în cele din urmă, aplicat astfel cum s-a explicat în secțiunea 7.2.2.3.
- (393) Franța prezintă un studiu de rentabilitate a marjelor financiare generate de zborurile Ryanair în perioada 2007-2021, realizat în septembrie 2005 și actualizat în mai 2006, înainte de încheierea contractului cu AMS, pe care s-ar fi bazat CCIMP în luarea deciziei referitoare la contractul din 19 mai 2006.
- (394) Acest studiu are la bază următoarele date (pentru anul 2007):
- marja financiară pentru fiecare zbor, fără a lua în considerare costul contractului cu AMS, pentru o aeronavă B737 pe terminalul MP2 este de [...] * EUR;
 - faptul că traficul Ryanair reprezintă 85 % din ipotezele privind traficul „low-cost”;
 - faptul că traficul Ryanair ar reprezenta 2 694 de zboruri (ceea ce ar corespunde unei aeronave cu 189 de locuri cu o rată de încărcare de 75 %).
- (395) În urma studiului, s-a constatat că prezența companiei Ryanair pe aeroportul din Marsilia Provence, în condițiile tarifare care îi sunt oferite, în special reducerile pentru rute noi, precum și pentru staționarea pe timp de noapte, și având în vedere achiziționarea de servicii de marketing de la filiala sa, face ca aeroportul să înregistreze pierderi în primii trei ani, și nu generează o marjă pozitivă pentru aeroport decât începând cu cel de al 4-lea an de operare ⁽⁸³⁾.

⁽⁸³⁾ În plus, studiul efectuat *a posteriori* pe baza traficului realizat în 2007 și 2008 și a costurilor auditate de societatea Mazars arată că fiecare zbor operat de Ryanair, ținând cont de modulările tarifare de care beneficiază compania și de costul serviciilor de marketing, generează pierderi pentru aeroport în primii doi ani.

- (396) Din planul de afaceri reiese că, pe 15 ani (2007-2021), rata medie a marjei pentru toate zborurile este suficient de mare pentru a răspunde așteptărilor privind rentabilitatea unui investitor prudent într-o economie de piață.
- (397) Contractul din 19 mai 2006 a fost încheiat pentru dezvoltarea pe termen mediu a traficului aeroportului. Contractul încheiat cu AMS a înlocuit măsurile de marketing prevăzute inițial în planul de afaceri al proiectului de construire a terminalului MP2. Costurile medii din contractul încheiat cu AMS pentru fiecare pasager al Ryanair permiteau, astfel, să se stabilească rentabilitatea proiectului de construire a terminalului MP2 în ansamblu.

Tabelul 14

**Simulare a profitabilității contractului cu AMS în raport cu traficul Ryanair (inclusiv efectele
modulărilor tarifare)**

Ipoteză trafic total	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Pasageri Ryanair plecare ([...]*%)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Număr de zboruri Ryanair plecare	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Achiziționare publicitate AMS (EUR)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Preț contract pe persoană	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Marjă privind traficul după AMS	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
preț mediu pe persoană conform contractului cu AMS calculat pe o perioadă de 5 ani												[...]*			
preț mediu pe persoană conform contractului cu AMS calculat pe o perioadă de 10 ani												[...]*			
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Venituri (EUR)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Cheltuieli (EUR)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Marjă (EUR)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Marjă netă (EUR)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Rata	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Rata medie	[> 7,5 %]*														
VAN la [...] %* (EUR)	[...]*														

- (398) În consecință, în orice moment, tarifele aplicate companiilor aeriene, ținând seama de diferitele reduceri prezentate, precum și de costurile din contractul încheiat cu AMS, acoperă cel puțin costurile suplimentare legate de utilizarea aeroportului de către compania aeriană.
- (399) În plus, în planul de afaceri inițial care a condus la decizia de a construi terminalul MP2, aeroportul intenționa să ajungă la o valoare actualizată netă pozitivă. Înainte de orice nouă modificare a tarifelor și înainte de semnarea contractului de marketing cu AMS, aeroportul a făcut estimări plauzibile, conform cărora măsurile ar avea o contribuție pozitivă la profitabilitatea aeroportului.
- (400) Ipotezele și alte scenarii avute în vedere în planul de afaceri inițial și în noile versiuni ale acestuia, precum și calculele financiare referitoare la măsurile ulterioare, păreau realiste în momentul în care au fost formulate. Evoluția care a urmat a arătat că acestea erau, în realitate, destul de prudente. În plus, acestea au fost actualizate în mod periodic și revizuite, iar tarifele au fost adaptate în mod regulat pentru a asigura rentabilitatea aeroportului pe termen lung și modificări tarifare pe termen scurt.

7.2.3. CONCLUZII PRIVIND EXISTENȚA AJUTORULUI

- (401) Din punctul 6.3 rezultă că aeroportul din Marsilia Provence a beneficiat de un ajutor pentru investiții care este compatibil cu piața internă. Comisia consideră că, atunci când un administrator de aeroport a beneficiat de un ajutor compatibil, avantajul rezultat în urma acordării acestui ajutor nu se răsfrânge asupra unei anumite companii aeriene, în special în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:
- (i) infrastructura este deschisă tuturor companiilor (inclusiv infrastructura care este mai susceptibilă de a fi utilizată de anumite categorii, cum ar fi companiile low-cost sau companiile care efectuează zboruri charter) și nu este rezervată unei anumite companii aeriene; și
 - (ii) companiile aeriene plătesc tarife care acoperă cel puțin costurile marginale.
- (402) În cazul de față, Comisia observă, în primul rând, că terminalul MP2 și zona de staționare pentru aeronavele adiacente acestuia nu sunt rezervate unei anumite companii. Terminalul MP2 este deschis tuturor companiilor aeriene care doresc să îl utilizeze, având în vedere faptul că acesta propune un nivel de servicii limitat. Pentru a se asigura că terminalul este deschis tuturor operatorilor interesați, aeroportul a lansat un apel de exprimare a interesului pentru utilizarea infrastructurii. Cu toate acestea, nefiind exploatat la capacitatea sa maximă, terminalul este la dispoziția oricărei companii aeriene interesate.
- (403) În al doilea rând, în conformitate cu evaluarea prezentată mai sus (a se vedea punctele 7.2.2.1-7.2.2.5), companiile aeriene plătesc, de asemenea, tarife care acoperă cel puțin costurile marginale generate de fiecare acord.
- (404) Comisia reamintește că acordurile examinate fac parte din punerea în aplicare a unei strategii globale a aeroportului de restabilire a rentabilității, cel puțin pe termen lung. Pentru a evalua efectul pe care îl au acordurile dintre aeroport și o companie aeriană asupra rentabilității aeroportului, Comisia ține seama de dovezile concrete disponibile, precum și de evoluțiile care ar putea fi preconizate în mod rezonabil la momentul încheierii acordurilor. În special, Comisia ține seama de:
- (i) condițiile pieței existente în acel moment, în special schimbările intervenite ca urmare a liberalizării pieței transportului aerian, intrarea pe piață și dezvoltarea companiilor low-cost⁽⁸⁴⁾ și a altor transportatori de tip „fără escală”, modificările structurii organizaționale și economice a sectorului aeroportuar⁽⁸⁵⁾; gradul de diversificare și complexitatea funcțiilor îndeplinite de aeroporturi, consolidarea concurenței între companiile aeriene și între aeroporturi, contextul economic nesigur datorat modificării condițiilor pieței sau orice altă incertitudine care există în contextul economic;
 - (ii) efectele pe termen lung preconizate asupra rentabilității aeroportului.

⁽⁸⁴⁾ Creșterea cotei de piață a companiilor aeriene low-cost de la 1,5 % în 1992 la 45,94 % în 2013.

⁽⁸⁵⁾ Abia în urma hotărârii „Aeroporturi din Paris” (12 decembrie 2000), se poate considera că exploatarea și construcția de infrastructuri aeroportuare țin de domeniul de aplicare a controlului ajutoarelor de stat (a se vedea considerentul 228). Până la pronunțarea acestei hotărâri, aeroporturile nu erau considerate drept întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

- (405) Comisia subliniază că, în conformitate cu informațiile furnizate de Franța, aeroportul preconiza, în planul de afaceri inițial care a condus la decizia de a construi terminalul MP2, să ajungă la o valoare actualizată netă pozitivă pe termen lung. Potrivit Franței, rezultatele financiare ale terminalului MP2 au venit să confirme aceste previziuni optimiste. De asemenea, reducerile acordate în ceea ce privește taxele, aplicabile întregului aeroport, inclusiv terminalului MP1, erau întemeiate pe calcule financiare solide, pe baza cărora aeroportul putea avea în vedere obținerea rentabilității prin adoptarea acestor măsuri. Comisia consideră că previziunile privind profitabilitatea și utilizarea terminalului MP2 erau rezonabile și solide. Acestea s-au dovedit a fi, cel mai adesea, prudente. În consecință, Comisia consideră că taxele aplicate, reducerile acordate, precum și contractul de marketing încheiat cu AMS fac parte dintr-o strategie globală a aeroportului de restabilire a rentabilității, cel puțin pe termen lung.
- (406) Prin urmare, Comisia consideră că acordurile încheiate între aeroportul din Marsilia Provence și companiile aeriene care îl utilizează nu constituie ajutor de stat. În plus, Comisia consideră că, în astfel de condiții, inclusiv în cazul în care s-ar fi acordat un ajutor de stat companiilor aeriene, acesta ar fi fost, în orice caz, compatibil cu piața internă, din aceleași motive care justifică compatibilitatea ajutorului cu privire la aeroport.
- (407) Dat fiind că unul dintre criteriile cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE nu este îndeplinit, Comisia consideră că măsurile care fac obiectul evaluării nu conțin ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8. CONCLUZIE

8.1. MĂSURI ÎN FAVOAREA AEROPORTULUI

- (408) Comisia constată că Franța a pus în aplicare în mod ilegal ajutorul pentru investiții în favoarea aeroportului din Marsilia Provence, încălcând articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că ajutorul în cauză este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c).
- (409) Taxa de aeroport și transferurile între aeroport și CCIMP nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8.2. MĂSURI ÎN FAVOAREA UNOR COMPANII AERIENE CARE UTILIZEAZĂ AEROPORTUL

- (410) Comisia remarcă faptul că aeroportul a acționat, în relațiile sale financiare cu companiile aeriene care utilizează aeroportul, ca un operator prudent în economia de piață. Diferitele modulări tarifare, precum și contractul de marketing încheiat cu AMS nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Subvențiile pentru investiții acordate de Franța în favoarea aeroportului din Marsilia Provence în valoare de 12,337 milioane EUR constituie ajutor de stat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

Taxa de aeroport în favoarea aeroportului, transferurile între aeroport și CCIMP, taxele reduse în favoarea companiilor aeriene care utilizează aeroportul, precum și contractul de marketing în favoarea AMS puse în aplicare de Franța nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 20 februarie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte
