

## V

(Vélemények)

## A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

## BIZOTTSÁG

## ÁLLAMI TÁMOGATÁS – FRANCIAORSZÁG

**Állami támogatás C 53/07 (ex NN 12/07) – A Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara által az Airport Marketing Services társaságnak nyújtott támogatás**

**Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének megfelelően**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 41/08)

A Bizottság 2007. november 28-i levelében, amelynek hiteles nyelvű másolata megtalálható ezen összefoglalót követően, értesítette Franciaországot azon határozatáról, hogy a fent említett támogatással/intézkedéssel kapcsolatban megindítja az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást.

Az érdekelt felek észrevételeiket az ezen összefoglaló és az azt követő levél közzétételét követő egy hónapon belül nyújthatják be a következő címre:

Commission européenne (Európai Bizottság)  
Direction générale de l'Energie et des Transports (Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság)  
Direction A (A Igazgatóság)  
B-1049 Bruxelles  
Fax: (32-2) 296 41 04

Ezeket az észrevételeket közlik Franciaországgal. Az észrevételeket benyújtó érdekelt felek írásban, kérésüket megindokolva kérhetik azonosító adataik bizalmas kezelését.

## AZ ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

## ELJÁRÁS

Egy, állami támogatásra vonatkozó, 2007. január 26-án kelt bejelentés nyomán az Európai Bizottság kivizsgálta a Pau-Béarn-i Kereskedelmi és Iparkamara (a továbbiakban: CCIPB) által egyrészt a Ryanair légitársasággal, másrészt annak Airport Marketing Services nevű leányvállalatával (a továbbiakban: „AMS”) <sup>(1)</sup> 2005. június 30-án megkötött szerződéseket.

## AZ INTÉZKEDÉSEK LEÍRÁSA

A CCIPB és a Ryanair között létrejött első szerződés (repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szolgáltatási szerződés) a London Stansted–Pau közötti, 2003. áprilisában elindított útvonalat érinti. A szerződést 2005. június 30-án kötötték 5 éves kezdeti időtartamra, amely további öt évre meghosszabbítható. A szerződés a 2003. január 28-án kötött, hasonló jellegű eredeti szerződés helyébe lép, amelyet a Pau-i Közigazgatási Bíróság 2005. május 3-én érvénytelenített.

A második szerződés (internetes marketingszolgáltatásra vonatkozó szolgáltatási szerződés) az AMS által a Ryanair [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) internetes honlapján nyújtandó egyedi marketing-szolgáltatások feltételeit tartalmazza. A szerződés „meghatározza azon feltételeket, amelyek mellett az Airport Marketing Services egyedi marketingszolgáltatásokat nyújt a CCIPB részére a Pau környékén és a Béarn-vidéken található különböző idegenforgalmi és üzleti lehetőségek népszerűsítése céljából. A jelen szerződés keretében nyújtott marketing-szolgáltatások fő eszköze a [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) internetes honlap, amelynek segítségével a Ryanair diszkont légitársaság potenciális utasai által alkotott célcsoport közvetlenül megszólítható”.

Az internetes marketingszolgáltatásra vonatkozó szerződés szerint az AMS „kizárólagos jogosultsággal rendelkezik a marketingszolgáltatások nyújtására a [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) internetes honlapon”. A marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződést 2005. június 30-án szintén 5 éves időtartamra kötötték, további öt éves meghosszabbítási lehetőséggel.

<sup>(1)</sup> Az Airport Marketing Services a Ryanair 100 %-os tulajdonú leányvállalata.

A szerződés alapján a CCIPB évi 437 000 EUR összegű, átalány jellegű díjat folyósít az AMS-nek.

## AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

### Támogatás megléte

A *Támogatás megléte* című részben a Bizottság a repülőtéri illetve marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződések alapján nyújtott állami támogatást illető kételeit foglalja össze.

#### A repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés

A Bizottság megállapítja, hogy a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés, amely a pau-i repülőtéri infrastruktúráknak a Ryanair légitársaság javára történő rendelkezésre bocsátására vonatkozó feltételeket állapítja meg, nem tartalmaz pénzügyi kifizetést.

A francia hatóságok ezzel kapcsolatban jelezték, hogy a szerződésben szereplő díjak a pau-i repülőtérrel használó valamennyi légitársaság vállalatára egyformán érvényes tarifák, és hogy ezeket a repülőtér üzemeltetője kérésre rendelkezésre bocsátja.

A pau-i repülőtérrel más légitársaságok is üzemeltetnek járatokat, többek között az Air France, amely naponta több járatot indít Párizs és Lyon repülőtereire, illetve a Transavia légitársaság, amely heti 1 vagy 2 járatot indít Amszterdamba. A Bizottság felkéri a francia hatóságokat, hogy pontosítsák az említett két légitársaságra vonatkozó repülőtéri költségeket, és nyújtsák be a Bizottságnak a két társasággal kötött szerződést. A francia hatóságoknak továbbá közölniük kell a 2006-ban illetve 2007-ben alkalmazott díjszabási jegyzékeket.

A Bizottság tudni szeretné, létezik-e hasonló szolgáltatási szerződés a Ryanair által Pau-ból Charleroi-ba indított járatokra vonatkozóan is, és felkéri a francia hatóságokat, hogy közöljék az e szerződésben foglalt feltételeket.

A szerződés – a Ryanair által fizetendő repülőtéri illetékekről rendelkező – 7.1. pontjának 7.1.3. alpontja szerint: „*Felek megállapodnak, hogy a Ryanair rendes működése keretében, 25 perces állásidő mellett, a nappali időszakban mentesül a földöntartózkodásért illetve a repülőtéri jelzésekért járó említett illeték megfizetése alól*”. A Bizottság magyarázatot kér a francia hatóságoktól arra vonatkozóan, miért nem alkalmazzák ezeket az illetékeket a Ryanair-re, és részletes tájékoztatást kér a szóban forgó illetékek kiszámlázásának módjairól mind a Ryanair, mind a többi, a pau-i repülőtérrel használó légitársaság felé.

A Bizottság továbbá részletes tájékoztatást kér a francia hatóságoktól a központi adók rendszerének működéséről (repülőtéri adó illetve polgári légitársasági adó), valamint arról, hogy ezt a rendszert azonos módon alkalmazzák-e a pau-i repülőtérrel járatokat üzemeltető többi légitársaságra is. Végezetül a Bizottság felkéri a francia hatóságokat, hogy nyújtsák be a pau-i repülőtér üzleti tervét, és közöljék, hogy a repülőtér tevékenysége nyereséges-e.

Ezen részletes információk hiányában a Bizottság az eljárás jelenlegi stádiumában nem zárhatja ki, hogy a Ryanair és/vagy más légitársaságok a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó szerződés alapján állami támogatásban részesülnek, és felkéri az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.

#### Marketingszolgáltatásra vonatkozó szerződés

Az AMS a Ryanair 100 %-os tulajdonú leányvállalata. A [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) internetes honlap, amelyen az AMS kizárólagos

jogosultsággal rendelkezik marketingszolgáltatások nyújtására, a Ryanair légitársaság által kibocsátott utazási jegyek egyetlen értékesítési csatornája. A két szerződés azonos időpontban került aláírásra (2005. június 30.).

Az ügygel kapcsolatban a Bizottságnak benyújtott dokumentumokból nem állapítható meg, hogy az AMS leányvállalattal kötött szolgáltatási szerződés megkötésekor a CCIPB piacgazdasági magánbefektetőként járt volna el. Ellenkezőleg, az iratok tanúsága szerint „*a feltételezett állami támogatás összege a szerződésben leírtaknak megfelelően 437 000 EUR*”.

A fentiekre figyelemmel a Bizottság felveti a kérdést, valóban szükségesek-e a CCIPB számára az igényelt marketingszolgáltatások, vagy pedig a szolgáltatási szerződés csupán a Pau–London Stansted útvonal támogatásának céljából került aláírásra. A Bizottságnak kételei vannak azt illetően is, hogy a szolgáltatásnyújtásért fizetett összeg megfelel-e a piaci árnak.

A Bizottság tehát nem zárhatja ki, hogy a 437 000 EUR összegű éves kifizetés gazdasági előny nyújtásának minősül a Ryanair légitársaság számára az AMS leányvállalaton keresztül.

#### Következtetések

A fentiekre való tekintettel a vizsgálat jelenlegi szakaszában a Bizottság nem zárhatja ki, hogy a Ryanair és/vagy más légitársaságok a marketingszolgáltatási szerződés alapján állami támogatásban részesülnek, és felkéri az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.

Ami a marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződést illeti, a Bizottság úgy véli, hogy a bejelentett intézkedés az EK-szerződés 87. cikke (1) bekezdésének elvi tilalmába ütköző támogatásnak minősülhet, kivéve ha a Szerződésben vagy az egyéb alkalmazandó rendelkezésekben foglalt valamely eltérés alapján megállapítható a közös piaccal való összeegyeztethetősége.

### Összeegyeztethetőség

A Bizottság megítélése szerint az értékelés jogalapja a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja, valamint a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló bizottsági közlemény<sup>(2)</sup> (a továbbiakban: „*az iránymutatások*”).

A Bizottság ellenőrizte az iránymutatások 5.2. pontjában foglalt összeegyeztethetőségi kritériumok betartását, és a következőképpen/kérdéseket vetette fel:

- A Bizottság felkéri a francia hatóságokat, hogy nyújtsanak részletes tájékoztatást a Pau–London Stansted útvonal 2003. áprilisi üzembe helyezéséről, és pontosítsák a repülőtéri szolgáltatásokra vonatkozó eredeti szerződésben foglalt feltételeket. A Bizottság pontosításokat vár nevezetesen arról, hogy a Ryanair-rel kötött új szerződés (a jelen esetben az AMS leányvállalattal kötött marketingszolgáltatásokra vonatkozó szerződés), amely 2005. júniusában, az eredeti szerződésnek a Pau-i Közigazgatási Bíróság általi érvénytelenítését követően került aláírásra, 2003. áprilisáig visszamenőleges hatályúnak tekintendő-e. A Bizottság továbbá részletes információkat két Franciaországtól a pau-i közigazgatási bíróság 2005. május 3-i ítéletére vonatkozóan is.

<sup>(2)</sup> HLC 312., 2005.12.9.

- A Bizottság felkéri Franciaországot, hogy pontosítsa, a támogatás új útvonal beindításához kapcsolódik-e.
- A támogatást évente, átalány jellegű összegekben folyósítják. Az iránymutatásokban előírt feltételekkel ellentétben a támogatás nem csökkenő összegű, és a rendelkezésre álló dokumentumokból nem állapítható meg, hogy előzetesen benyújtottak volna olyan üzleti tervet, amely alapján megvizsgálták volna az intézkedés hosszú távú életképességét.
- A szóban forgó támogatás, úgy tűnik, a marketing költségek egészéért nyújt pénzügyi kompenzációt a légitársaságnak, nem pedig az új útvonal beindítása, illetve kiegészítő menetrendszerinti járatok szervezése miatt felmerülő többletköltségekért, amelyeknek a kérdéses szolgáltatások beindítását követően meg kell szűnniük.
- A szerződésben foglalt feltételekből nem állapítható meg, hogy a támogatás összege összefügg-e a szállított utasok számával.
- A szerződést versenyeztetés nélkül ítélték oda, és a potenciálisan érdekelt egyéb légitársaságoknak nem volt lehetősége pályázatot benyújtani az érintett járat üzemeltetésére, így az induló jellegű támogatásban sem részesülhettek. A francia hatóságok ezzel kapcsolatban megjegyzik, hogy a CCIPB a közbeszerzési eljárásokról szóló törvény 35–III–4. pontjában megállapított eltérést alkalmazta, amely alapján el lehet tekinteni a versenyeztetési eljárástól, ha egyetlen szereplő alkalmas a kérdéses szolgáltatás nyújtására. Tekintettel a légiközlekedési ágazat piacának megnyitására, a Bizottságnak kételyei vannak az eltérés alkalmazásának jogosságát illetően.
- Nyilvánosság: A benyújtott dokumentumokból nem állapítható meg, hogy a francia hatóságok közzé kívánják-e tenni a támogatott útvonalak jegyzékét, amely mindegyik útvonal esetében tartalmazza a közfinanszírozás forrását, a kedvezményezett társaságot, a kifizetett támogatások összegét, valamint az érintett utasok számát.
- Jogorvoslat: A benyújtott dokumentumokból nem állapítható meg, hogy a tagállam szintjén a 89/665/EGK tanácsi irányelve (1989. december 21.) az árubeszerzésre és az építési beruházásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélésével kapcsolatos jogorvoslati eljárás alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról <sup>(3)</sup> és a 92/13/EGK irányelve (1992. február 25.) a vízügyi, energiaipari, szállítási és távközlési ágazatokban működő vállalkozások beszerzési eljárásairól szóló közösségi szabályok alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról <sup>(4)</sup>, úgynevezett „közbeszerzési” irányelvekben megállapított jogorvoslati lehetőségek mellett) jogorvoslati mechanizmusokat határoztak volna meg a támogatások odaítélésekor esetlegesen elforduló diszkrimináció orvoslása érdekében.
- Szankciók: Az AMS leányvállalattal kötött szerződés 8. cikkének rendelkezései alapján bármely félnek lehetősége

van a szerződés felmondására a másik szerződő fél súlyos szerződésszegése esetén. A súlyos szerződésszegés fogalma azonban nincs meghatározva a szerződésben. A szerződés nem tartalmaz rendelkezéseket a kifizetett támogatás visszatérítésére vonatkozóan a végrehajtás elmaradása esetén.

A támogatás feltételeinek vizsgálata alapján a Bizottságnak kételyei vannak azt illetően, hogy a szóban forgó támogatás az iránymutatásokban foglalt kritériumok alapján a Szerződéssel összeegyeztethető támogatásnak tekinthető-e. E kételyek miatt az ügyet elmélyültebb elemzésnek kell alávetni, lehetővé téve az érdekelt felek számára, hogy benyújtsák észrevételeiket.

A 659/1999/EK tanácsi rendelet <sup>(5)</sup> 14. cikke értelmében a kedvezményezett kötelezhető a jogellenes támogatás visszafizetésére.

#### A LEVÉL SZÖVEGE

„Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la France qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur l'aide citée en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

#### 1. PROCÉDURE

1. Par courrier du 26 janvier 2007, les autorités françaises ont notifié à la Commission une aide octroyée à la société Airport Marketing Services sous forme de contrat marketing conclu avec cette dernière. Cette aide ayant été déjà versée par les autorités françaises, elle a été enregistrée par la Commission dans le registre des aides illégales sous le numéro NN 12/07.
2. À la demande des autorités françaises, une réunion entre les représentants des autorités françaises et les services de la Commission a eu lieu le 20 février 2007.
3. Par lettre du 22 janvier 2007, la Commission a invité les autorités françaises à fournir quelques éléments complémentaires nécessaires. Faute de réponse, un rappel a été adressé aux autorités françaises le 15 juin 2007. Par lettre du 13 juillet 2007, les autorités françaises ont fourni les éléments complémentaires.
4. À la demande des autorités françaises, une réunion entre les représentants des autorités françaises et les services de la Commission a eu lieu le 16 juillet 2007.

#### 2. DESCRIPTION DE LA MESURE

##### 2.1. Aéroport de Pau-Pyrénées

5. L'aéroport de Pau-Pyrénées est situé dans la région Aquitaine dans le Département des Pyrénées-Atlantiques. En 2006, l'aéroport de Pau a accueilli 721 204 passagers.

<sup>(3)</sup> HLL 395., 1989.12.30., 33. o.

<sup>(4)</sup> HLL 76., 1992.3.23., 14. o.

<sup>(5)</sup> HLL 83., 1999.3.27., 1. o.

6. La propriété et la compétence de l'aéroport de Pau sont détenues par le *Syndicat mixte de l'aéroport de Pau-Pyrénées* qui est un groupement de collectivités régionales et locales (région Aquitaine, département des Pyrénées-Atlantiques, communauté d'agglomération de Pau-Pyrénées et 16 communautés de communes) <sup>(6)</sup>.
7. L'exploitation de l'aéroport est assurée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau-Béarn (ci-après la CCIPB) <sup>(7)</sup> dans le cadre d'une concession du Syndicat mixte dont l'échéance est en 2015.

## 2.2. Objet de la notification

### 2.2.1. Introduction

8. Le 30 juin 2005, la CCIPB a conclu deux contrats avec d'une part, la compagnie aérienne Ryanair et d'autre part, sa filiale Airport Marketing Services (ci-après "AMS") <sup>(8)</sup> pour organiser l'exploitation de la liaison reliant les aéroports de Pau et de Londres-Stansted.
9. Le premier contrat précise les modalités de mise à disposition des infrastructures de l'aéroport de Pau au bénéfice du transporteur, notamment en ce qui concerne les prestations d'assistance en escale et la mise à disposition de locaux privatifs.
10. Le second contrat précise les modalités suivant lesquelles AMS effectue certaines prestations publicitaires devant être insérées sur le site internet de Ryanair [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com).

### 2.2.2. Contrat de services aéroportuaires conclu entre la CCIPB et Ryanair

11. Le *Contrat de services aéroportuaires* conclu entre la CCIPB et Ryanair concerne la liaison Londres Stansted — Pau, lancée en avril 2003. Il a été conclu le 30 juin 2005 pour une durée initiale de 5 ans, avec reconduction possible pour cinq années supplémentaires (article 2.2). Il remplace le contrat initial conclu le 28 janvier 2003, annulé par le Tribunal Administratif de Pau le 3 mai 2005 (considérant A).
12. L'objet du *Contrat de services aéroportuaires* est de "déterminer à la fois les conditions opérationnelles et financières auxquelles Ryanair s'engage à mettre en service et à assurer des vols commerciaux internationaux au départ et à l'arrivée de l'aéroport. De plus, le présent Contrat définit les conditions d'atterrissage, d'assistance et les autres services proposés à Ryanair par l'Aéroport" (l'article 1.1 et 1.2 du contrat).
13. Conformément à l'article 3 de ce contrat "les conditions dont bénéficie Ryanair au titre du présent Contrat seront également appliquées à toute compagnie aérienne avec laquelle l'Aéroport Pau-Pyrénées déciderait d'ouvrir une nouvelle ligne internationale à bas prix. Lesdites conditions seront modulées en fonction des caractéristiques des lignes internationales nouvelle-

*ment créées et notamment: fréquence des vols, nombre des passagers transportés, conditions tarifaires de vol".*

14. Selon l'article 4 du *Contrat de services aéroportuaires*, Ryanair assurera des services aériens réguliers et quotidiens sur la liaison Londres — Pau et paiera à l'aéroport les redevances détaillées aux alinéas 7.1 et 7.2. Les tarifs des redevances mentionnés à l'article 7.1 font dans un premier temps l'objet d'une proposition élaborée par l'exploitant de l'aéroport et sont ensuite agréés par les autorités françaises, plus précisément par le ministère chargé de l'aviation civile et par le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie. Ces tarifs s'appliquent à l'ensemble des transporteurs aériens desservant l'aéroport de Pau. Ils sont disponibles sur demande formulée auprès de l'exploitant de l'aéroport <sup>(9)</sup>.

### 2.2.3. Contrat de services marketing sur internet conclu entre la CCIPB et la société Airport Marketing Services

15. D'après les dispositions du *Contrat de services marketing sur internet* (ci-après le "Contrat de services marketing"), la société AMS "dispose d'une licence exclusive pour proposer des services marketing sur le site de voyages [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)" (considérant A).
16. Ce contrat est explicitement lié au *Contrat de services aéroportuaires*: "le présent contrat repose sur l'engagement de Ryanair à exploiter quotidiennement une ligne entre Pau et Londres (Stansted)" (article 1.1).
17. Le *Contrat de services marketing* a été conclu le 30 juin 2005 pour une durée de 5 ans, avec reconduction possible pour cinq années supplémentaires (article 2.2).
18. Le *Contrat de services marketing* a pour objet de "déterminer les conditions auxquelles Airport Marketing Services fournira à la CCIPB des services marketing spécifiques destinés à promouvoir les diverses attractions touristiques et d'affaires de la région de Pau et du Béarn. L'outil principal servant à fournir des services marketing au titre du présent contrat est le site web [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) qui permet un ciblage direct des passagers potentiels de la compagnie aérienne à bas prix Ryanair" (article 1.1).
19. L'ensemble des services marketing repose sur:
  - "un espace approprié sur la page correspondant à la destination Pau du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) pour cinq (5) paragraphes de 150 mots dans la section 'Airport marketing Services Top Five Things To Do' (cinq choses à ne pas manquer à Pau) (coûts pour un paragraphe par an selon la grille tarifaire <sup>(10)</sup>: 20 000 EUR),
  - un espace approprié sur la barre de droite de la page correspondant à la destination Pau du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) pour la présence d'un (1) lien vers le site web désigné par la CCIPB (coûts pour un lien par an selon grille tarifaire: 15 000 EUR),

<sup>(6)</sup> La propriété et la compétence sur cet aéroport ont été détenues initialement par l'Etat. Le transfert au Syndicat mixte de l'aéroport de Pau-Pyrénées est effectif depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, dans le cadre de la mise en œuvre de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

<sup>(7)</sup> Les Chambres de commerce et d'industrie font partie des établissements publics placés sous la tutelle de l'Etat et administrés par des dirigeants d'entreprise élus. Leurs ressources proviennent des impositions qui leur sont affectées, de la vente ou de la rémunération de leurs activités ou des services qu'ils gèrent, des dividendes et autres produits des participations qu'ils détiennent dans leurs filiales, des subventions, dons et legs qui leur sont consentis et de toute autre ressource légale entrant dans leur spécialité.

<sup>(8)</sup> La société Airport Marketing Services est une filiale à 100 % de Ryanair.

<sup>(9)</sup> Lettre des autorités françaises du 13 juillet 2007.

<sup>(10)</sup> La grille tarifaire mentionnée à l'article 3 du *Contrat de services marketing* est consultable sur le site Internet de la société AMS [www.airport-marketing-services.com](http://www.airport-marketing-services.com).

- un espace approprié sous la section ‘Top Five Things To Do’ de la page correspondant à la destination Pau du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) pour sept (7) liens vers les sites web désignés par la CCIPB (coûts pour un lien par an selon grille tarifaire: 10 000 EUR),
  - 42 (quarante-deux) jours par an de présence d’un lien vers le site web désigné par la CCIPB sur la page d’accueil en langue anglaise du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) (coût par jour selon grille tarifaire: 6 000 €)” (article 3).
20. Au total, la CCIPB paiera à la société AMS la somme forfaitaire de 437 000 EUR par an (article 4.1). Cette somme ne paraît pas liée au nombre de billets vendus sur les vols Ryanair.
21. Dans le cas d’espèce, les tarifs forfaitaires établis dans le contrat ne sont pas modulables en fonction, par exemple, statistiques de consultation du site Internet de Ryanair, comme le veut la pratique normale pour ce type de produits (voir paragraphe 22). Il est simplement mentionné que le niveau de couverture marketing par la CCIPB sur le site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) permettra d’attirer “au mois 40 000 passagers à l’arrivée par an” (paragraphe 1.1).
22. A cet égard, selon les informations des autorités françaises, les spécialistes en communication indiquent que le “tarif des bandeaux publicitaires inclus sur le site ‘voyage’ d’un portail grand public français peuvent varier, en fonction de leurs dimensions, de leur caractéristiques multimédia (clignotement, vidéo, etc.) de 40 EUR à 72 EUR par millier de téléchargements de la page concernée” <sup>(11)</sup>.
23. Le paragraphe 4.2 du contrat exclut que toute autre société, désignée par la CCIPB, puisse faire des réservations de vols, d’hébergement, de locations des voitures ou tout autre service éventuellement proposé par la société AMS <sup>(12)</sup>.
24. Toutefois, selon les informations des autorités françaises, la promotion touristique du Béarn relève des compétences du “Comité départemental du tourisme Béarn Pays Basques” (ci-après le Comité). Pour assurer la promotion de la région, ce Comité a élaboré un site Internet, [www.tourisme64.com](http://www.tourisme64.com) <sup>(13)</sup>.
25. A titre d’exemple, le Comité a mis en ligne sur internet son Plan Action 2007 — Programme et budget prévisionnel (ci-après le “Plan d’action 2007”) et y précise ses actions de promotion à l’international. Ainsi, les marchés britannique et irlandais sont prioritairement ciblés, notamment en raison de l’existence des liaisons exploitées par Ryanair à destination de Pau et Biarritz en provenance de Londres-Stansted, Dublin et Shannon.
26. Pour mener à bien ces actions qui concernent également d’autres marchés (Espagne, Pays-Bas, Allemagne, Canada, Belgique, Chine), le Comité entend mobiliser un budget de 60 000 EUR <sup>(11)</sup>.
27. Dans le Plan d’action 2007, il est mentionné, parmi les actions pour 2007 “achats d’espaces publicitaires sur des portails Internet, notamment Ryanair (lignes Londres, Dublin et Shannon) pour accélérer l’audience du site Internet” (page 14).
28. Pour conclure, les autorités françaises avancent que les deux contrats (Contrat de services aéroportuaires et Contrat de services marketing), “bien que juridiquement indépendants, sont néanmoins étroitement liés” <sup>(14)</sup>. Dès lors, nonobstant les services publicitaires effectivement rendus, les autorités françaises considèrent que le montant entier de 437 000 EUR par an est constitutif d’une aide d’État.

### 2.3. Existence de l’aide

29. Conformément à l’article 87, paragraphe 1, du Traité toute aide accordée par un État membre aux moyen de ressources d’État qui fausse ou qui menace de fausser la concurrence est incompatible avec le marché commun, dans la mesure où elle affecte les échanges entre États membres, sauf dérogations prévues par le Traité.

#### 2.3.1. Ressources d’État

30. Les Contrats de services marketing et de services aéroportuaires ont été conclus entre Ryanair et AMS, d’un côté, et la CCIPB, de l’autre. Eu égard à la nature publique de la CCIPB <sup>(15)</sup>, la Commission en conclut que les contrats impliquent l’utilisation de ressources d’État. En conséquence, les marchés conclus impliquent un transfert, en faveur de sociétés Ryanair et AMS, des ressources dont l’État français dispose ou aurait pu disposer.

#### 2.3.2. Avantage sélectif

##### 2.3.2.1. Contrat de services aéroportuaires

31. La Commission observe que le Contrat de services aéroportuaires qui établit les modalités de mise à disposition des infrastructures de l’aéroport de Pau au bénéfice de la compagnie aérienne Ryanair ne donne lieu à aucun versement financier. Toutefois, afin d’apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient ensuite de déterminer si l’entreprise bénéficiaire reçoit un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever les ressources financières propres de l’entreprise.

32. A cet égard, les autorités françaises ont indiqué que “ces tarifs s’appliquent à l’ensemble des transporteurs aériens desservant l’aéroport de Pau. Ils sont disponibles sur demande formulée auprès de l’exploitant de l’aéroport (annexe 1). C’est donc en ce sens qu’il faut comprendre les dispositions de l’article 3 de la convention précitée”. Toutefois, la liste des tarifs fournie par les autorités françaises date de 2005. Les autorités françaises sont priées de fournir les listes des tarifs applicables pour 2006 et 2007.

<sup>(11)</sup> Lettre des autorités françaises du 13 juillet 2007.

<sup>(12)</sup> “Les sites web désignés par la CCIPB ne pourront pas proposer de services de réservation liés aux voyages, notamment vols, location de véhicules, hébergement et/ou tout autre service susceptible d’être à l’avenir proposé sur [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com).”

<sup>(13)</sup> Dans le Plan d’action 2007 du Comité, il est mentionné, parmi les actions pour 2007 “achats d’espaces publicitaires sur des portails Internet, notamment ‘Ryanair’ (lignes Londres, Dublin et Shannon) pour accélérer l’audience du site Internet”

<sup>(14)</sup> Idem.

<sup>(15)</sup> Voir la Décision de la Commission du 22 juin 2006, Aide d’État N 563/05 — Aide à la compagnie aérienne Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres, par.12-18.

33. L'aéroport de Pau est desservi notamment par Air France qui opère plusieurs vols par jour vers les aéroports de Paris et de Lyon, et il est aussi desservi par la compagnie aérienne Transavia qui opère, 1 à 2 fois par semaine, les vols vers Amsterdam. La Commission prie les autorités françaises de préciser quelles sont les charges aéroportuaires qui s'appliquent à ces compagnies et de fournir à la Commission les contrats conclus avec ces dernières.
34. Selon le programme de vols pour l'automne et l'hiver 2008 publié sur les pages internet de l'aéroport de Pau <sup>(16)</sup>, Ryanair opère, trois fois par semaine, les vols vers l'aéroport de Charleroi. La Commission se demande si un contrat similaire de services aéroportuaires existe pour les vols de Pau à Charleroi et prie les autorités françaises de fournir à la Commission les modalités de ce contrat.
35. L'article 7.1 qui mentionne les redevances aéroportuaires à payer par Ryanair, stipule, au point 7.1.3 qu'il "est convenu que, dans le cadre de son fonctionnement normal avec une rotation de 25 minutes et en journée, Ryanair ne doit normalement pas avoir à payer lesdites Redevances de stationnement et de balisage." Les autorités françaises sont priées d'expliquer pourquoi ces redevances ne s'appliquent pas à Ryanair et de fournir les détails sur les modalités de facturation de ces redevances par l'aéroport à Ryanair et aux autres compagnies aériennes qui opèrent à partir de Pau.
36. Conformément à l'article 4.3, Ryanair prélèvera et remettra aux autorités concernées les taxes d'État (taxe d'aéroport et taxe d'aviation civile). Les autorités françaises sont priées de fournir les informations détaillées sur le fonctionnement de ce système et sur le fait de savoir s'il s'applique de la même manière aux autres compagnies aériennes desservant Pau.
37. Enfin, les autorités françaises sont priées de fournir le plan d'affaire de l'aéroport de Pau et d'indiquer si les activités de l'aéroport sont bénéficiaires.
38. Faute d'avoir des informations détaillées, la Commission ne peut pas exclure, à ce stade, qu'une aide d'État soit versée à Ryanair et/ou à d'autres compagnies aériennes sur la base du Contrat de services aéroportuaires et prie les parties intéressées de présenter leur commentaires.

#### 2.3.2.2. Contrat de services marketing

39. La Commission doit vérifier, si, par le moyen des ressources d'État, la société AMS bénéficie d'un avantage par rapport à d'autres sociétés.
40. La mesure est sélective dans la mesure où elle est destinée à une seule société — à la société AMS.
41. La société AMS est une filiale à 100 % de Ryanair. Le site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) dont la société AMS possède une licence exclusive pour proposer les services marketing, est le seul vecteur de commercialisation des titres de transport émis par la compagnie aérienne Ryanair. Les deux contrats ont été conclus à la même date (le 30 juin 2005).
42. Il ne ressort pas de pièces du dossier portées à la connaissance de la Commission que la CCIPB, en concluant le Contrat de services marketing avec la société AMS, ait agi comme un investisseur privé en économie

de marché <sup>(17)</sup>. Au contraire, il est indiqué que "l'aide d'État présumée s'élève à 437 000 EUR comme indiqué dans le contrat" <sup>(18)</sup>.

43. A la lumière de ce qui précède, la Commission se demande si les services marketing conclus sont nécessaires pour la CCIPB et si le Contrat de services marketing n'a pas été conclu uniquement pour subventionner la route Pau-London Stansted. La Commission a aussi des doutes si le prix des services rendus n'est pas supérieur au prix du marché.
44. Dès lors, la Commission ne peut pas exclure que le versement annuel du montant du 437 000 EUR ne représente un avantage à la compagnie aérienne Ryanair à travers sa filiale AMS.

#### 2.3.3. Affectation du commerce et de la concurrence

45. Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide. Selon une jurisprudence constante <sup>(19)</sup>, pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.
46. Depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien le 1<sup>er</sup> janvier 1993 <sup>(20)</sup>, rien n'empêche les transporteurs aériens communautaires d'opérer des vols sur les liaisons intra-communautaires et de bénéficier de l'autorisation de cabotage illimitée. Ainsi que la Cour l'a affirmé: "Dès lors qu'une entreprise agit dans un secteur où s'exerce une concurrence effective de la part des producteurs de différents États membres, toute aide dont elle bénéficie de la part des pouvoirs publics est susceptible d'affecter les échanges entre les États membres et de porter atteinte à la concurrence, dans la mesure où son maintien sur le marché empêche les concurrents d'accroître leur part de marché et diminue leurs possibilités d'augmenter leurs exportations" <sup>(21)</sup>.
47. Dans les lignes directrices, la Commission a dit que "les incitations financières au démarrage ... accordent des avantages aux compagnies bénéficiaires et peuvent donc créer directement des distorsions entre compagnies dans la mesure où elles abaissent les coûts d'exploitation des bénéficiaires. Elles peuvent aussi indirectement affecter la concurrence entre aéroports en aidant les aéroports à se développer, voire en incitant une compagnie à 'se délocaliser' d'un aéroport à un autre et à transférer une ligne d'un aéroport communautaire à un aéroport régional. Elles sont dès lors normalement constitutives d'aide d'État et doivent être notifiées à la Commission" (paragraphe 77 et 78).

<sup>(17)</sup> "En vue de déterminer si de telles mesures présentent le caractère d'aides étatiques, il y a lieu d'apprécier si, dans des circonstances similaires, un investisseur privé d'une taille qui puisse être comparée à celles d'organisme gérant le secteur public aurait pu être amené à procéder aux apports de capitaux de cette importance." Arrêt de la Cour du 21 mars 1991. Affaire C-305/89. République italienne contre Commission des Communautés européennes. Rec. 1991, page I-01603 p. 19 et 20.

<sup>(18)</sup> Lettre des autorités françaises du 13 juillet 2007.

<sup>(19)</sup> Arrêt du Tribunal de première instance du 30 avril 1998, affaire T-214/95, Het Vlaamse Gewest (Région flamande) contre Commission des Communautés européennes, Rec. 1998, p. II-717.

<sup>(20)</sup> Règlements du Conseil (CEE) n° 2407/92, (CEE) n° 2408/92 et (CEE) n° 2409/92 (JO L 240 du 24.8.1992).

<sup>(21)</sup> Voir notamment l'arrêt de la CJCE du 21 mars 1991, Italie/Commission, C-305/89, Rec. 1991, p. I-1603.

<sup>(16)</sup> <http://www.pau.aeroport.fr/vols-du-jour/programme-vols-hiver-2007-2008.php>

### 2.3.4. Conclusions

48. Au vu de ce qui précède, la Commission ne peut pas exclure, à ce stade, qu'une aide d'État soit versée à Ryanair et/ou à d'autres compagnies aériennes sur la base du Contrat de services aéroportuaires et prie les parties intéressées de présenter leur commentaires.
49. Pour ce qui concerne le *Contrat de services marketing*, la Commission estime que la mesure notifiée constitue une aide soumise à l'interdiction de principe de l'article 87(1) du traité CE, à moins qu'elle puisse être jugée compatible avec le marché commun au titre d'une des dérogations prévues par le traité ou par les dispositions d'application.
50. L'aide étant illégale (voir paragraphe 1), elle doit, si déclarée incompatible, faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

## 2.4. Base juridique de l'appréciation

51. La Commission considère que l'article 87(3) (c) du Traité et la Communication de la Commission les Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux <sup>(23)</sup> (ci-après les "lignes directrices") constituent la base légale de l'évaluation.

## 2.5. Compatibilité de l'aide

### 2.5.1. Objectif des aides au démarrage

52. Les aéroports de petite taille ne disposent souvent pas des volumes de passagers qui leur sont nécessaires pour atteindre la taille critique et le seuil de rentabilité. En conséquence, la Commission observe que les compagnies aériennes ne sont pas toujours prêtes, sans incitations à cette fin, à prendre le risque d'ouvrir des routes au départ d'aéroports inconnus et non testés.
53. C'est pourquoi la Commission accepte que des aides publiques soient versées temporairement aux compagnies aériennes sous certaines conditions, si cela les incite à créer de nouvelles routes ou de nouvelles fréquences au départ d'aéroports régionaux et d'attirer les volumes de passagers qui leur permettront ensuite d'atteindre à terme le seuil de rentabilité. La Commission veillera à ce que de telles aides n'avantagent pas des aéroports de grande taille déjà largement ouverts au trafic international et à la concurrence (paragraphe 71 et 74 des lignes directrices).
54. Compte tenu de ces objectifs et de difficultés importantes auxquelles peut donner lieu le lancement de la nouvelle ligne, les lignes directrices prévoient la possibilité d'accorder une aide au démarrage aux petits aéroports régionaux pour leur permettre de promouvoir de nouvelles lignes aériennes au départ de leurs aéroports, pour autant que les conditions spécifiées dans les lignes directrices au point 5.2 soient réunies.

55. L'analyse développée ci-dessous s'applique à la mesure déclarée par les autorités françaises comme une aide à la société AMS. La même analyse s'appliquerait, le cas échéant, si la Commission confirme la présence d'une aide d'État dans le Contrat de services aéroportuaires sur la base des informations manquantes, qu'il est demandé aux autorités françaises de fournir.

### 2.5.2. Les conditions de compatibilité

56. Compte tenu des conditions fixées au paragraphe 79 des lignes directrices a)-l), la Commission observe que:

- a) Le bénéficiaire doit être titulaire d'une licence conformément au règlement (CEE) n° 2407/92.

Dans le cas d'espèce, l'aide sera accordée au transporteur aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité, comme le requièrent les lignes directrices.

- b) Avec moins d'un million de passagers par an, l'aéroport de Pau relève de la catégorie D définie dans les lignes directrices (petit aéroport régional) <sup>(23)</sup>, et il est à ce titre éligible à une aide au démarrage aux compagnies aériennes à son départ. L'aide n'est accordée qu'en relation avec les liaisons entre l'aéroport de Pau et un autre aéroport de l'UE (l'aéroport de Londres-Stansted).

- c) L'aide ne doit être accordée qu'en relation avec l'ouverture de nouvelles liaisons ou de rotations supplémentaires sur des liaisons existantes.

Comme mentionné dans le paragraphe 11, la ligne aérienne reliant Pau à Londres-Stansted a été exploitée par la compagnie Ryanair à partir d'avril 2003. Il est indiqué qu'à l'issue du jugement du Tribunal Administratif de Pau le 3 mai 2005 annulant la convention initiale avec Ryanair, un nouveau Contrat de services aéroportuaires a été signé pour se substituer au régime précédent.

La Commission invite les autorités françaises à présenter des informations détaillées sur le lancement de la route Pau — Londres-Stansted à partir d'avril 2003 et à préciser quelles étaient les conditions du Contrat de services aéroportuaires initial. Les autorités françaises devraient préciser notamment si la conclusion du nouveau contrat avec Ryanair (et éventuellement la conclusion du Contrat de services marketing avec sa filiale AMS), intervenues en juin 2005 après l'annulation du contrat initial par le Tribunal Administratif de Pau, doivent être considérées comme rétroactives à la date d'avril 2003.

Dans l'intervalle, la Commission doute que l'aide soit liée à l'ouverture d'une nouvelle liaison. La France est invitée à préciser si l'aide est liée au lancement des nouvelles fréquences.

La France est aussi invitée à donner des informations détaillées sur le jugement du tribunal administratif de Pau du 3 mai 2005.

<sup>(23)</sup> JO C 312 du 9.12.2005.

<sup>(23)</sup> Paragraphe 15 des lignes directrices.

## d) Viabilité à terme et dégressivité dans le temps.

L'aide est versée annuellement par des montants forfaitaires. Elle n'est pas dégressive et il ne ressort pas de pièces du dossier qu'un plan d'affaires ait été soumis au préalable pour examiner la viabilité à terme de la mesure.

## e) Compensation des coûts additionnels au démarrage: le montant de l'aide doit être strictement lié aux coûts additionnels de démarrage qui sont liés au lancement de la nouvelle route ou fréquence et que l'opérateur n'aurait pas à supporter à un rythme de croisière.

Dans le cas d'espèce, l'aide en cause semble compenser l'ensemble des coûts marketing et elle ne semble pas être conçue de manière à compenser les surcoûts supportés par le transporteur aérien du fait de l'ouverture d'une nouvelle liaison ou de l'organisation de vols réguliers supplémentaires, surcoûts qui disparaîtront une fois les services en cause mis en place.

## f) Intensité et durée: l'aide dégressive peut être accordée pour une durée maximale de trois ans. Le montant de l'aide ne peut dépasser, chaque année, 50 % du montant des coûts éligibles de cette année, et sur la durée de l'aide, une moyenne de 30 % des coûts éligibles.

Comme déjà mentionné (paragraphe 20), l'aide est versée annuellement par des montants forfaitaires sur une période de cinq années, avec reconduction possible pour cinq années supplémentaires. Comme constaté dans le point e), il ne ressort des pièces de dossier ni quels sont les surcoûts de ces services marketing liés à la promotion de la route concernée, ni que l'intensité soit limitée à 30 %. En outre, la période maximale de trois ans est dépassée.

## g) Lien avec le développement de la ligne: le versement de l'aide doit être lié au développement effectif du nombre de passagers transportés.

Comme mentionné dans le paragraphe 21, le Contrat de services marketing prévoit que le niveau de couverture marketing par la CCIPB sur le site web [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) permettra d'attirer au moins 40 000 passagers à l'arrivée par an. Néanmoins, il ne ressort pas des clauses du contrat que le montant de l'aide soit lié au nombre de passagers transportés.

Toutefois, l'article 7 du contrat stipule que *"en cas de modification importante des conditions commerciales essentielles ..., notamment du niveau des passagers à l'arrivée générés du fait du présent Contrat, les Parties s'engagent à modifier le présent Contrat ..."*. Hormis ces dispositions de l'article 7, il n'est indiqué nulle part dans le Contrat ni dans les documents transmis par les autorités françaises qu'un système de comptabilisation du

nombre de passagers est mis en œuvre et comment il fonctionne.

## h) Attribution non discriminatoire: toute entité publique qui envisage d'octroyer à une compagnie, via un aéroport ou non, des aides au démarrage d'une nouvelle route doit rendre son projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à toutes les compagnies intéressées de proposer leurs services.

Le marché a été attribué sans mise en concurrence et d'autres compagnies aériennes potentiellement intéressées n'ont pas eu la possibilité de se porter candidates à l'exploitation de la route concernée pour bénéficier de l'aide au démarrage.

À cet égard, les autorités françaises indiquent que la CCIPB, établissement public de l'État au sens de l'article L. 710-1 du code de commerce <sup>(24)</sup>, est soumise au code des marchés publics pour ses contrats conclus à titre onéreux <sup>(25)</sup> et que *"il ne ressort pas des pièces du dossier portées à la connaissance des autorités françaises qu'un appel à la concurrence pour la conclusion du marché ait été effectué. Toutefois, la CCIPB indique qu'elle a appliqué la procédure dérogatoire prévue par l'article 35-III-4° du code des marchés publics qui dispense de cette clause lorsqu'il n'y a qu'un fournisseur susceptible de fournir la prestation (annexe n° 4)"* <sup>(26)</sup>.

Eu regard à l'ouverture du secteur aérien à la concurrence, la Commission doute qu'il soit pertinent d'appliquer la procédure dérogatoire dans le cas d'espèce.

## i) Plan d'affaire démontrant la viabilité et l'analyse de l'impact de la nouvelle route sur les lignes concurrentes.

Comme constaté auparavant (point d), il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un plan d'affaires ait été soumis au préalable pour examiner la viabilité à terme de la mesure et son impact sur des routes concurrentes.

## j) Publicité: Il ne ressort pas des pièces du dossier si les autorités françaises prévoient de publier la liste des routes subventionnées, avec pour chacune l'indication de la source de financement public, la compagnie bénéficiaire, le montant des aides versées et le nombre de passagers concernés.

k) Recours: Il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un mécanisme de recours soit prévu au niveau des États membres [outre les recours judiciaires prévus par les directives dites "marchés publics" 89/665/CEE et 92/13/CEE <sup>(27)</sup>] pour remédier à toute discrimination qui se produirait dans l'octroi des aides.

<sup>(24)</sup> Annexe 2.

<sup>(25)</sup> Article 2-I-1° du code — Annexe n° 3.

<sup>(26)</sup> Lettre des autorités françaises du 13 juillet 2007.

<sup>(27)</sup> Directive 89/665/CE du Conseil du 21 décembre 1989 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux (JO L 395 du 30.12.1989, p. 33). Directive 92/13/CEE du Conseil du 25 février 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des règles communautaires sur les procédures de passation des marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO L 76 du 23. 3.1992, p. 14).

- l) *Sanctions*: Les dispositions de l'article 8 du contrat conclu avec la société AMS permettent à chacune des parties de résilier le contrat en cas de faute grave du cocontractant. Toutefois, cette notion de faute grave n'est pas définie dans le contrat. Aucune clause du contrat ne concerne la récupération des sommes versées en cas d'inexécution.
57. La Commission prend note des objectifs de la mesure qui sont de promouvoir activement les infrastructures touristiques de la région béarnaise ainsi que des effets positifs attendus comme création d'emplois dans le tissu industriel et commercial local et par la redynamisation d'espaces ruraux. La Commission prend note aussi de la difficulté d'attirer les compagnies aériennes pour exploiter une route à partir des petits aéroports régionaux.
58. Néanmoins, à la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes, au vu des critères établis dans les lignes directrices, sur la compatibilité avec le traité de l'aide d'État concernée.
59. Ces doutes rendent nécessaire une analyse plus approfondie du dossier en permettant aux parties intéressées de présenter leurs observations sur la mesure.

### 3. DÉCISION

60. Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, à présenter ses observations et à lui fournir dans un délai d'un mois à

compter de la réception de la présente lettre tous les documents, informations et données nécessaires pour apprécier l'existence et la compatibilité de l'aide. Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire potentiel de l'aide.

61. La Commission rappelle à la France l'effet suspensif de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.
62. La Commission rappelle également que l'article 11 du règlement (CE) n° 659/1999, lui permet, après avoir donné à l'État membre concerné la possibilité de présenter ses observations, d'arrêter une décision enjoignant à l'État membre de suspendre le versement de toute l'aide illégale, jusqu'à ce qu'elle statue sur la compatibilité de cette aide avec le marché commun ("*injonction de suspension*").
63. Par la présente, la Commission avise la France qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication."