

DECISÃO (UE) 2018/10 DA COMISSÃO**de 20 de fevereiro de 2014****relativa à ajuda estatal SA.18855 — C 5/08 (ex NN 58/07) — Dinamarca****Os Acordos de 1999 celebrados entre o Aeroporto de Aarhus e a Ryanair***[notificada com o número C(2014) 871]***(Apenas faz fé o texto na língua dinamarquesa)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Após ter convidado as partes interessadas a apresentar as suas observações nos termos das disposições acima referidas ⁽¹⁾,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Em fevereiro de 2005, a Comissão recebeu uma denúncia do Grupo SAS («SAS»). A SAS referia, nomeadamente, que o Aeroporto de Aarhus/Aarhus Lufthavn A/S, («aeroporto de Aarhus») tinha concedido subvenções ilegais à Ryanair. As subvenções consistiam, alegadamente, numa redução das taxas aeroportuárias e de assistência em escala concedida à Ryanair.
- (2) Por cartas de 2 de março de 2005 e 20 de maio de 2006, a Comissão instou a Dinamarca a fornecer informações adicionais no que respeita à denúncia. A Dinamarca respondeu por cartas de 18 de maio de 2005 e 11 de julho de 2006.
- (3) Por carta de 30 de janeiro de 2008, a Comissão notificou a Dinamarca da sua decisão de iniciar o procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, (TFUE) ⁽²⁾ («decisão de início do procedimento») relativamente ao acordo entre o aeroporto de Aarhus e a Ryanair. A Dinamarca forneceu as suas observações sobre a decisão de início do procedimento em 30 de maio de 2008.
- (4) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽³⁾. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações no prazo de um mês a contar da data de publicação.
- (5) A Comissão recebeu observações sobre a decisão de início do procedimento por parte de três interessados. A SAS, a Ryanair e a Associação das Companhias Aéreas Europeias enviaram as suas observações em 16 de junho de 2008, 29 de maio de 2008 e 4 de julho de 2008, respetivamente. A Comissão transmitiu estas observações à Dinamarca por carta de 17 de julho de 2008. Foi concedida à Dinamarca a oportunidade de responder às mesmas no prazo de um mês. A Dinamarca enviou as suas observações por carta de 29 de setembro de 2008.
- (6) Por carta de 25 de março de 2011, a Comissão solicitou informações complementares. A Dinamarca respondeu por carta de 28 de março de 2011. Por carta de 8 de abril de 2011, a Comissão solicitou à Ryanair que lhe prestasse informações adicionais. A Ryanair respondeu por carta de 15 de julho de 2011. As observações da Ryanair foram transmitidas à Dinamarca por carta de 5 de agosto de 2011. A Dinamarca transmitiu informações complementares por cartas de 8 de setembro de 2011 e 22 de setembro de 2011, 12 de abril de 2012 e de 22 de maio de 2012.

⁽¹⁾ JO C 109 de 30 de abril de 2008, p. 15.

⁽²⁾ Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser os artigos 107.º e 108.º, respetivamente, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE»). Os dois conjuntos de disposições são idênticos em termos de substância. Para efeitos da presente decisão, as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE remetem, respetivamente, para os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE. O TFUE também introduziu determinadas alterações terminológicas, como, por exemplo, a substituição de «Comunidade» por «União» e de «mercado comum» por «mercado interno». A presente decisão utilizará a terminologia do TFUE.

⁽³⁾ JO C 109 de 30 de abril de 2008, p. 15.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DA MEDIDA

2.1. Antecedentes da investigação

- (7) O aeroporto de Aarhus está situado em Tistrup, 36 km a nordeste da cidade de Aarhus, na Dinamarca. A Aarhus Lufthavn A/S, proprietária e operadora do aeroporto, é uma empresa de responsabilidade limitada exclusivamente pública ⁽¹⁾.
- (8) O aeroporto é um dos seis aeroportos regionais que servem o mercado da Jutlândia, com uma população de cerca de 2,5 milhões de habitantes. Para cerca de 25 % da população da Jutlândia, o aeroporto de Aarhus é o mais próximo. O maior aeroporto da região da Jutlândia é o aeroporto de Billund, que se encontra a 140 km de distância (~ 1 hora e 35 minutos por estrada). O aeroporto de Aarhus é, a seguir ao aeroporto de Billund, o segundo maior aeroporto da região da Jutlândia, e acolhe principalmente a SAS (~ 48 % dos passageiros) e a Ryanair (~ 34,7 % dos passageiros).
- (9) O aeroporto de Aarhus tem capacidade para acolher cerca de um milhão de passageiros por ano. Em termos de utilização, o aeroporto atingiu o nível máximo em 1996, em que registou mais de 800 000 passageiros. Em 1996, foi inaugurada a ponte de Storebælt, que liga as ilhas de Fionia e Zelândia, e reduziu o tempo de transporte terrestre entre a Jutlândia e Copenhaga. A ponte de Storebælt ofereceu aos viajantes a opção de viajarem por estrada de Aarhus para Copenhaga. Após a inauguração da ponte, em 1996, o número de passageiros no aeroporto de Aarhus começou a decrescer em cerca de 600 000 passageiros por ano. Em 1999, a SAS encerrou a sua rota de Aarhus para Londres. No mesmo ano, foram celebrados os acordos entre a a Ryanair e o aeroporto de Aarhus e a Ryanair começou a operar uma rota diária para Londres-Stansted. O quadro seguinte resume a evolução do número de passageiros no aeroporto de Aarhus entre 1995 e 2012:

Quadro 1

Evolução do número de passageiros no AAR 1995-2012

Passageiros efetivos em 1995-2012									
Ano	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Passageiros (em milhares)	782	864	812	625	597	641	655	579	579
Ano	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passageiros (em milhares)	525	539	554	571	573	526	562	591	485

2.2. Medidas sob investigação e apreciação inicial da Comissão

- (10) A decisão de início do procedimento diz respeito aos acordos celebrados entre a Ryanair e o Aeroporto de Aarhus em 1999. Esta decisão é aplicável, por conseguinte, sem prejuízo de qualquer alteração ou substituição dos acordos de 1999 ou de qualquer acordo complementar celebrado posteriormente.
- (11) Na decisão de início do procedimento, a Comissão levantou a questão de saber se o Aeroporto de Aarhus atuou como operador numa economia de mercado, aquando da celebração dos acordos de 1999 com a Ryanair. Em especial, a Comissão questionou se o nível das taxas aeroportuárias e os descontos posteriores, bem como o apoio comercial prestados à Ryanair pelo aeroporto constituem um auxílio estatal.
- (12) A Comissão manifestou dúvidas, nomeadamente, quanto à possibilidade de a diferenciação das taxas aeroportuárias aplicada no Aeroporto de Aarhus se basear em receitas incrementais e em custos incrementais, ou seja, receitas e custos induzidos pela atividade da Ryanair no aeroporto. Por outro lado, a Dinamarca não forneceu à Comissão uma cópia dos acordos celebrados em 1999 com a Ryanair nem o plano empresarial que avalia a rentabilidade dos acordos para o Aeroporto de Aarhus. Por conseguinte, na sua decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou dúvidas sobre a questão de saber se o comportamento do aeroporto de Aarhus tinha sido orientado por perspectivas de rentabilidade a longo prazo. Consequentemente, não podia excluir-se que os acordos de 1999 conferiram à Ryanair uma vantagem de que esta empresa não beneficiaria em condições normais de mercado.

⁽¹⁾ O operador aeroportuário é propriedade dos seguintes municípios/províncias: o Município de Århus (64,60 %), o Município de Randers (16,70 %), o Município de Grenå (4,80 %), o Município de Ebeltoft (3,00 %) e a Província de Århus (10,90 %).

- (13) A Comissão manifestou dúvidas sobre a questão de saber se o auxílio podia ser declarado compatível nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE. A este respeito, a Comissão expressou designadamente dúvidas sobre a questão de saber se, no caso em apreço, estavam preenchidas as condições de compatibilidade estabelecidas nas Orientações relativas à aviação de 2005 ⁽¹⁾.

3. OBSERVAÇÕES DA DINAMARCA

3.1. O processo de decisão que levou aos acordos de 1999 com a Ryanair

- (14) A Dinamarca enviou à Comissão, em primeiro lugar, as suas observações no que se refere à ausência de imputabilidade ao referido Estado-Membro dos acordos de 1999 celebrados com a Ryanair.
- (15) A Dinamarca declara que os acordos de 1999 foram celebrados entre o aeroporto de Aarhus e a Ryanair e não são imputáveis a nenhuma autoridade pública. A Dinamarca sublinha que nem o referido Estado-Membro nem qualquer outra autoridade pública estiveram envolvidos na negociação dos acordos.
- (16) A Dinamarca esclarece que, segundo o aeroporto de Aarhus, as negociações preliminares entre a empresa e a Ryanair começaram já no início de 1998. A Dinamarca esclarece ainda que estas negociações foram suspensas temporariamente, na primavera de 1999, pelo facto de as partes não terem alcançado um acordo.
- (17) Por outro lado, a Dinamarca declara que, em junho de 1999, a SAS anunciou que ia encerrar a rota Aarhus-Londres a partir de finais de outubro de 1999. A este respeito, a Dinamarca salienta que, durante o verão de 1999, foram retomadas as negociações entre a Ryanair e o aeroporto de Aarhus, representado pelo seu diretor responsável pelos contratos de parceria.
- (18) Relativamente às negociações dos acordos de 1999, a Dinamarca esclarece que os referidos acordos foram negociados diretamente pelo diretor do aeroporto e que as condições que constam dos acordos não foram propostas nem aprovadas pelos proprietários públicos. Segundo a Dinamarca, o diretor que negociou os acordos, nomeadamente os descontos concedidos, não manteve qualquer contacto com o Conselho de Administração nem com qualquer outra autoridade local.
- (19) A Dinamarca esclarece ainda que os acordos de 1999 foram assinados diretamente pelo diretor do aeroporto responsável pela sua negociação. Além disso, a Dinamarca especifica que os acordos de 1999 não foram submetidos à aprovação das autoridades de aviação civil dinamarquesas, e que a Dinamarca não aprovou as taxas aeroportuárias, quer sob a forma de tabela de tarifas quer de outro modo.
- (20) A fim de comprovar estas declarações (ver considerandos 15 a 19), a Dinamarca enviou uma cópia das atas das reuniões do Conselho de Administração com os representantes das autoridades locais e das atas das assembleias gerais anuais.
- (21) Por conseguinte, a Dinamarca sustenta que nem os acionistas do aeroporto nem as autoridades de aviação civil estiveram direta ou indiretamente envolvidos nas negociações dos acordos de 1999 com a Ryanair. Assim, no entender da Dinamarca, estes acordos não lhe são imputáveis. Tendo em conta que não está preenchido um dos requisitos cumulativos para o conceito de auxílio estatal, a Dinamarca considera que os acordos de 1999 com a Ryanair não constituem um auxílio estatal.

3.2. Os acordos de 1999 celebrados entre o Aeroporto de Aarhus e a Ryanair

- (22) A Dinamarca enviou uma cópia dos dois acordos celebrados entre o aeroporto de Aarhus e a Ryanair, em 1999, e forneceu explicações complementares.

O acordo principal de 1999

- (23) A Dinamarca esclarece que, em 2 de novembro de 1999, o aeroporto de Aarhus estabeleceu um acordo com a Ryanair («acordo principal»). A Dinamarca afirma ainda que a vigência do acordo estava prevista até 31 de outubro de 2009 (ou seja, por um período de 10 anos).

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

- (24) A Dinamarca assinala que o acordo principal obrigava a Ryanair a assegurar, no mínimo, [...] ⁽¹⁾ operação do aeroporto de Aarhus para Londres-Stansted, com aeronaves do tipo B737 (permitindo uma redução do serviço apenas durante os períodos festivos, como o Natal, o Ano Novo e a Páscoa). A Dinamarca especifica que, nos termos do acordo principal, a Ryanair era obrigada a gerar, no mínimo, [...] passageiros por ano no aeroporto de Aarhus no período compreendido entre 1 de janeiro de 2001 e 31 de dezembro de 2001.
- (25) No que diz respeito às taxas a pagar pela Ryanair, a Dinamarca esclarece que, em conformidade com o acordo principal, a Ryanair era obrigada a pagar ao aeroporto de Aarhus as seguintes taxas, resumidas no quadro 2.

Quadro 2

Taxas aeroportuárias a pagar pela Ryanair ao aeroporto de Aarhus em conformidade com o acordo de princípio celebrado em 1999

Taxas aeroportuárias a pagar pela Ryanair	[...]	[...]
Taxa de descolagem/aterragem por rotação (incluindo sobretaxa sobre o ruído e controlo do tráfego aéreo)	[...] DKK	
Taxas aplicáveis aos serviços a passageiros, por passageiro embarcado	[...] DKK	
Taxa por operação noturna	Conforme tarifa normal	
Taxa de serviços de rampa e de assistência a passageiros, por rotação	[...] DKK	[...] DKK

- (26) A Dinamarca salienta que, em conformidade com o acordo principal, o aeroporto de Aarhus era obrigado a conceder à Ryanair um desconto de [...] DKK (durante os primeiros [...] anos, ou seja, [...]), respetivamente de [...] DKK (durante os últimos [...] anos, ou seja, [...]) sobre a taxa por serviços a passageiros (o que significa um desconto de [...] sobre a taxa aplicável aos serviços a passageiros), caso a Ryanair arrecadasse uma receita líquida de [...] DKK por passageiro, ou menos para viagens só de ida, na rota para Londres-Stansted. A Dinamarca especifica que foi o que aconteceu a partir de 1999.

O acordo de comercialização de 1999

- (27) A Dinamarca refere que, nesse mesmo dia, 2 de novembro de 1999, a Ryanair e o aeroporto de Aarhus celebraram um segundo acordo («acordo de comercialização»).
- (28) A Dinamarca explica que o acordo de comercialização obrigava o aeroporto de Aarhus a pagar à Ryanair:
- i) um montante igual a [...] incorrido pela Ryanair em conformidade com o acordo principal e
 - ii) todos os aumentos do nível das taxas aplicáveis aos serviços a passageiros no aeroporto de Aarhus superiores a [...] DKK [...] e superiores a [...] DKK [...].
- (29) A Dinamarca explica ainda que, em conformidade com o acordo de comercialização, a redução das taxas de aterragem/descolagem/operação noturna devia ser considerada como um apoio à comercialização. A Dinamarca declara que o aeroporto de Aarhus não conhecia a finalidade da ajuda à comercialização, mas assumia que se destinava a partilhar os custos da rota de Aarhus para Londres-Stansted.

3.3. Aplicação do princípio do operador numa economia de mercado e seletividade

- (30) No que diz respeito à aplicação do princípio do operador numa economia de mercado («POEM»), a Dinamarca considera que a Comissão devia comparar o comportamento do aeroporto de Aarhus ao comportamento presumível de um operador privado orientado por perspetivas de rentabilidade a longo prazo e que segue uma política setorial.

⁽¹⁾ Estas informações são abrangidas pela obrigação de sigilo profissional prevista na Comunicação da Comissão C(2003) 4582, de 1 de dezembro de 2003, relativa ao sigilo profissional nas decisões em matéria de auxílios estatais (JO C 297 de 9.12.2003, p. 6).

- (31) A Dinamarca afirma que a rentabilidade dos acordos de 1999 com a Ryanair deve ser apreciada para todo o período de duração previsto nos acordos em causa (ou seja, um período de 10 anos). A Dinamarca declara que os acordos de 1999 tiveram um impacto positivo nas finanças do aeroporto durante o período 1999-2009.
- (32) A Dinamarca esclarece que, no momento de celebrar os acordos de 1999 com a Ryanair, o aeroporto de Aarhus enfrentava os seguintes desafios: em primeiro lugar, o aeroporto de Aarhus competia, para atrair linhas aéreas e passageiros, com o aeroporto de Billund que, por ser o maior aeroporto da região da Jutlândia, detinha uma posição concorrencial mais forte do ponto de vista estratégico. Em segundo lugar, o aeroporto de Aarhus estava a operar apenas a 40 % da sua capacidade e já tinha registado um decréscimo do número de passageiros de cerca de 860 000 para, aproximadamente, 596 000 entre 1996 e 1999, prevendo-se uma diminuição adicional nos anos seguintes. Em terceiro lugar, a atividade militar da base aérea de Tirstrup tinha cessado, o que contribuiu para que os custos líquidos anuais do aeroporto de Aarhus associados ao controlo do tráfego aéreo, aos serviços de incêndio e de resgate, aos serviços técnicos e de assistência em escala tivessem aumentado em 10-12 milhões de DKK. Em quarto lugar, em 2004 estava prevista a inauguração de uma nova autoestrada (designadamente, a autoestrada de Djursland), que proporcionaria uma ligação de transporte mais rápida e cómoda a Tirstrup.
- (33) A Dinamarca explica ainda que a ponte de Storebælt tinha sido inaugurada (oferecendo aos viajantes a opção de viajarem de automóvel de Aarhus para Copenhaga), e que a SAS tinha encerrado a sua rota para Londres. A Dinamarca observa que a inauguração da ponte de Storebælt reduziu a duração do trajeto entre Aarhus e Copenhaga de cerca de cinco horas para aproximadamente três horas, para os meios de transporte alternativos (automóvel/comboio/ferry-boat rápido).
- (34) A Dinamarca salienta que, perante este cenário (ver considerando 32 e 33), o aeroporto de Aarhus tinha de proporcionar incentivos a fim de atrair novos clientes e cobrir a capacidade não utilizada. A Dinamarca especifica que o diretor do aeroporto de Aarhus estimava que a Ryanair seria capaz de atrair para o aeroporto cerca de [...] novos passageiros por ano. A Dinamarca afirma que, com base nestas previsões do volume de passageiros, esperava-se que o acordo gerasse um rendimento líquido de cerca de [...] DKK ([...] EUR) em 2001. A Dinamarca explica que a fiabilidade das previsões do diretor foi confirmada pelos resultados efetivos, conforme ilustrado pelo rendimento líquido gerado em 2001 pelos acordos de 1999, ou seja, [...] DKK ([...] EUR). A Dinamarca sublinha que todos os custos (nomeadamente os custos de comercialização, assistência em escala e outros custos) assumidos pelo aeroporto, relacionados com a entrada em vigor do acordo com a Ryanair, são diretamente financiados pelas receitas geradas pelo referido acordo. Além disso, a Dinamarca afirma que a receita líquida gerada pelo acordo contribui para a rentabilidade global do aeroporto.
- (35) A Dinamarca salienta que os acordos de 1999 com a Ryanair não exigiram qualquer investimento por parte do aeroporto de Aarhus, uma vez que o aeroporto operava apenas a 40 % da sua capacidade. A Dinamarca esclarece também que, em relação aos custos de exploração do aeroporto de Aarhus, os acordos de 1999 com a Ryanair previam que o pessoal pudesse cobrir até 60 % da capacidade; por exemplo, o pessoal que assegura os serviços de assistência em escala já tinha sido financiado por outras receitas do aeroporto.
- (36) Relativamente ao apoio comercial que o aeroporto de Aarhus deve prestar à Ryanair, nos termos do acordo de comercialização, a Dinamarca sublinha que a entidade gestora do aeroporto esperava que a presença da Ryanair aumentasse a exposição do. A Dinamarca também esclarece que, ao mesmo tempo, o aeroporto de Aarhus decidiu reduzir a dimensão das suas outras atividades de comercialização, que que passaram a ser asseguradas pela Ryanair, nomeadamente graças à publicidade do aeroporto de Aarhus no sítio Web da Ryanair e nos aeroportos servidos por esta companhia.
- (37) A Dinamarca esclarece que a intenção do aeroporto de Aarhus era aumentar as receitas através do acréscimo do volume de passageiros e de receitas não aeronáuticas (por exemplo, espaços comerciais ou estacionamento de veículos). A Dinamarca esclarece ainda que, aquando da celebração dos acordos de 1999 com a Ryanair, o aeroporto de Aarhus esperava que o estacionamento pago pudesse gerar receitas significativas. Em relação às receitas das lojas, a Dinamarca especifica que apenas se encontrava arrendada 30 % da capacidade disponível do aeroporto.
- (38) Por conseguinte, a Dinamarca considera que os acordos de 1999 com a Ryanair foram celebrados em conformidade com o POEM, já que se esperava que os mesmos contribuíssem, entre 1999 e 2009, com cerca de [...] DKK para a rentabilidade do aeroporto, aumentando dessa forma a viabilidade financeira do seu operador.
- (39) Para sustentar esta posição, a Dinamarca forneceu o plano empresarial e os pressupostos de rentabilidade da gestão do operador aeroportuário. O quadro 3 resume as previsões da rentabilidade dos acordos de 1999 com a Ryanair fornecidas pela Dinamarca:

Quadro 3

Síntese das previsões de rentabilidade dos acordos de 1999 com a Ryanair para o aeroporto de Aarhus em milhares de DKK

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Total (nominal)
Receitas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Receitas aeronáuticas</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Receitas não aeronáuticas</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Custos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Assistência em escala</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Comercialização</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultados dos acordos de 1999 com a Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (40) A Dinamarca esclarece que a Ryanair não auferiu uma vantagem seletiva, tendo em conta que os descontos concedidos com base nos acordos de 1999 com a Ryanair também foram anteriormente concedidos à SAS. Além disso, a Dinamarca salientou que, em 1999, a Cimber Air A/S e a Maersk Air A/S receberam o mesmo desconto de 50 % concedido à Ryanair. A Dinamarca afirma também que a linha aérea regional Sunair e a EasyJet (antiga Go) receberam propostas para negociação de um acordo de descontos semelhante. Para sustentar esta afirmação, a Dinamarca forneceu cópias destas cartas.
- (41) A Dinamarca considera que os acordos de 1999 celebrados entre o aeroporto de Aarhus e a Ryanair foram celebrados em condições de mercado e não conferem uma vantagem à Ryanair, pelo que não constituem auxílios estatais.
- (42) Além disso, a Dinamarca esclarece que a rentabilidade prevista foi igualmente confirmada pelos resultados financeiros efetivos da entidade gestora do aeroporto. A Dinamarca refere também, a título de exemplo, que o aeroporto de Aarhus obteve um resultado líquido de cerca de dois milhões de coroas dinamarquesas no exercício de 2010, e que também se esperavam resultados positivos nos anos seguintes. A Dinamarca assinala que os resultados obtidos decorrem do aumento gradual do volume de passageiros e da transição a longo prazo de voos domésticos para voos internacionais, após a inauguração da ponte de Storebælt.

4. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS POR TERCEIROS

- (43) A Comissão recebeu observações de três partes interessadas.

4.1. Ryanair

- (44) A Ryanair iniciou as suas observações de 29 de maio de 2008 declarando que, em seu entender, a decisão de dar início a um procedimento formal de investigação era injustificada e desnecessária. Lamentou também que a Comissão não lhe tivesse concedido a possibilidade de participar na análise preliminar.
- (45) Pronunciando-se quanto à questão de fundo, a Ryanair considera que a Comissão se deveria ter baseado nas práticas comerciais normais e ter concluído, nessa base, que os acordos de 1999 cumpriam o princípio do operador numa economia de mercado, pelo que não constituíam um auxílio estatal. A Ryanair considera que o gestor do aeroporto de Aarhus beneficia da sua presença no aeroporto.

- (46) No que respeita ao POEM, a Ryanair afirma que, do ponto de vista da receita, devem ser consideradas não apenas as receitas aeronáuticas, mas também as receitas não aeronáuticas. No que se refere aos custos, a Ryanair observa que os custos pertinentes que devem ser tidos em conta são os custos incrementais da celebração dos respetivos acordos com uma companhia aérea. A Ryanair considera que nem os custos irrecuperáveis nem as despesas gerais fixas deviam ser considerados. A Ryanair afirma que, se uma companhia aérea celebra um acordo com um aeroporto, com rentabilidade assegurada de forma progressiva, esse acordo não contém qualquer elemento de auxílio.
- (47) Também afirma que, em geral, não se espera que um operador numa economia de mercado celebre acordos que originem perdas de forma progressiva. Por outro lado, a Ryanair refere que deve abrir-se uma exceção no caso de um aeroporto ser ineficaz no momento da celebração do acordo, mas em que se considera que este contribuirá, de algum modo, para melhorar a sua eficiência. Nesse caso, segundo a Ryanair, o acordo pode ser rentável, mesmo que, aquando da assinatura do mesmo, aparentemente não cobrisse os respetivos custos incrementais.
- (48) Além disso, segundo a Ryanair, a Comissão deveria ter baseado a sua apreciação numa análise comparativa, através da comparação dos acordos celebrados entre a Ryanair e outros aeroportos públicos e privados. A Ryanair afirma também que, na apreciação dos acordos, deviam ser igualmente considerados fatores externos dos efeitos de rede resultantes dos acordos de 1999.
- (49) No entender da Ryanair, os acordos de 1999 sob investigação correspondem a uma prática comercial normal entre um aeroporto e uma companhia aérea num mercado liberalizado. A Ryanair assinala que se fundamenta na decisão independente do aeroporto de melhorar a utilização da sua capacidade através da maximização do número de passageiros, com vista a aumentar as receitas aeronáuticas e não aeronáuticas.
- (50) A Ryanair alega que o aeroporto de Aarhus seguiu o exemplo de muitos aeroportos privados em situação comparável, e decidiu que a melhor forma de maximizar o número de passageiros é incentivar as companhias aéreas para que contribuam com grandes volumes de passageiros. Segundo a Ryanair, os aeroportos proporcionam esses incentivos ao reconhecerem o facto de que as companhias aéreas que trazem grandes volumes de passageiros geram economias de escala para a entidade gestora do aeroporto. A Ryanair considera que o regime de incentivos do aeroporto de Aarhus assentava no compromisso assumido pela mesma de gerar, no mínimo, [...] passageiros por ano.
- (51) A Ryanair fornece exemplos de outros aeroportos europeus que seguem uma estratégia semelhante à do aeroporto de Aarhus, como os de Londres Stansted, Londres Luton, e Frankfurt Hahn. Além disso, a Ryanair assinala que, para estar em conformidade com o POEM, basta que os acordos melhorem a situação financeira a longo prazo do aeroporto.
- (52) A Ryanair explica que as taxas a pagar pela SAS não podem ser comparadas às taxas pagas pela Ryanair, uma vez que o nível de serviços prestados pelas duas companhias, nomeadamente as necessidades de assistência e as operações das aeronaves, são diferentes.
- (53) A Ryanair considera que os acordos de 1999 celebrados com o aeroporto de Aarhus estão em consonância com o POEM.
- (54) Em relação à imputabilidade dos acordos de 1999, a Ryanair considera que o aeroporto de Aarhus é uma empresa independente. A Ryanair afirma que os proprietários não exercem controlo sobre a gestão e as finanças do aeroporto. A Ryanair esclarece que a entidade gestora determinou as taxas e negociou o acordo com a companhia aérea. Nem as autoridades públicas nem a Dinamarca estiveram envolvidas nas negociações. Além disso, a Ryanair acredita que os acionistas do aeroporto não mantêm qualquer controlo sobre a fixação das taxas, incluindo o acordo com a Ryanair.
- (55) No que respeita à vantagem seletiva, a Ryanair afirma que, tendo em conta que o aeroporto de Aarhus não detém uma posição dominante em nenhum dos mercados europeu, nacional ou regional, no que se refere a serviços aeroportuários, não estando portanto obrigado, nos termos das regras comunitárias em matéria de concorrência, a tratar todos os clientes das companhias aéreas que nele operam de uma forma não discriminatória. Não obstante, a Ryanair esclarece que o aeroporto de Aarhus sempre respeitou o princípio de não discriminação e ofereceu efetivamente o acordo, que a Ryanair veio a aceitar, a uma série de companhias aéreas, incluindo a SAS, Cimber Air, Sun Air e Maersk. A Ryanair salienta que o facto de nenhuma destas companhias aéreas estar interessada em expandir as suas operações a partir de Aarhus não significa que a Ryanair beneficie de um tratamento preferencial. Além disso, a Ryanair afirma que os seus acordos de 1999 com o aeroporto de Aarhus não contém qualquer referência a exclusividade.

- (56) Tendo em conta o que precede, a Ryanair observa que os acordos celebrados com o aeroporto de Aarhus não constituem um auxílio estatal.

4.2. SAS

- (57) A SAS apresentou as suas observações em 16 de junho de 2008.
- (58) No entender da SAS, o aeroporto de Aarhus não é independente dos seus proprietários públicos (designadamente, das autoridades públicas). A SAS afirma que a maioria dos membros do conselho de administração é nomeada e eleita pelos proprietários públicos do aeroporto. A SAS entende que os membros do conselho de administração não são, portanto, independentes das entidades empregadoras e dos proprietários que representam.
- (59) Em relação à situação financeira do aeroporto, a SAS salienta que o aeroporto de Aarhus declarou que conta com uma situação financeira estável e que a Ryanair participa com uma contribuição líquida anual de cerca de 5 a 6 milhões de DKK. A SAS afirma que, mesmo que este valor esteja correto, o aeroporto de Aarhus apresentou um resultado negativo no valor de 2 311 410 DKK, referente ao exercício de 2007, apesar de ter registado um aumento de 12,5 % em termos de receitas.
- (60) A SAS defende, além disso, que o fraco desempenho financeiro da entidade gestora do aeroporto é também demonstrado pelo facto de os resultados negativos acumulados durante os últimos cinco anos ascenderem a mais de 20 milhões de DKK. A SAS considera que, sem as subvenções concedidas à Ryanair, a situação financeira da entidade gestora do aeroporto teria sido significativamente mais positiva.
- (61) No entender da SAS, a Ryanair beneficiou de um tratamento preferencial, por parte do aeroporto de Aarhus, através de uma redução substancial das taxas de serviços a passageiros, bem como das taxas de descolagem e aterragem. A SAS alega que, ao conceder à Ryanair um tratamento preferencial, outras companhias aéreas que operam no aeroporto estão a ser discriminadas.
- (62) Além disso, a SAS declara que estes descontos também não cumprem os critérios de compatibilidade relativos aos auxílios estatais ao arranque de companhias aéreas estabelecidos nas Orientações relativas à aviação de 2005. Segundo a SAS, afigura-se que a Ryanair não ofereceu, nos acordos de 1999 com o gestor do aeroporto, nenhuma forma de garantia de volumes ou outra cláusula idêntica. Além disso, a SAS alega que aparentemente não está prevista qualquer sanção específica no caso de a Ryanair não conseguir manter os volumes ou empresas com os quais se comprometeu inicialmente com o aeroporto aquando da negociação do acordo em 1999. Além disso, a SAS afirma que a Ryanair começou a abrir e a encerrar rotas nos últimos anos sem qualquer efeito negativo evidente sobre os benefícios financeiros que lhe foram concedidos pela entidade gestora do aeroporto.
- (63) No entender da SAS, os auxílios concedidos à Ryanair pela entidade gestora do aeroporto não têm como objetivo o desenvolvimento de uma região subdesenvolvida, mas antes atrair operações adicionais em concorrência com outros aeroportos.
- (64) Por último, a SAS afirma que os acordos de 1999 com a Ryanair já se encontram em vigor há quase dez anos. A SAS considera que, mesmo que se possa alegar que os acordos de 1999 cumprem os critérios relativos aos auxílios estatais ao arranque de companhias aéreas, estabelecidos nas Orientações relativas à aviação de 2005, o período de duração dos mesmos, por si só, tornaria os acordos de 1999 incompatíveis, atendendo às condições muito estritas subjacentes à sua aprovação.
- (65) Tendo em conta o que precede, a SAS considera que os acordos de 1999 entre a Ryanair e o aeroporto de Aarhus constituem um auxílio estatal incompatível.

4.3. Associação das Companhias Aéreas Europeias

- (66) A Associação das Companhias Aéreas Europeias («AEA») apresentou as suas observações em 4 de julho de 2008. As observações da AEA estão em plena consonância com as observações apresentadas pela SAS.

5. COMENTÁRIOS DA DINAMARCA SOBRE AS OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS

- (67) A Dinamarca recebeu as observações dos três interessados.
- (68) A Dinamarca começou por declarar, nas suas observações, que as orientações a que a SAS se refere não são pertinentes para apreciar a existência de um auxílio relativamente aos acordos de 1999.

- (69) A Dinamarca declarou que não concorda com as observações da SAS segundo as quais os acordos de 1999 são imputáveis ao referido Estado-Membro. A Dinamarca afirma que, para demonstrar a imputabilidade dos acordos de 1999, não é condição suficiente o facto de aeroporto de Aarhus ser uma empresa pública, mas há que comprovar o seu envolvimento efetivo nas decisões do gestor do aeroporto. A Dinamarca afirma que as autoridades públicas não participaram, em qualquer momento, nas negociações dos acordos de 1999.
- (70) Além disso, a Dinamarca contesta as observações da SAS segundo as quais os acordos não contêm uma «garantia de volumes» ou mecanismo de sanções no caso de incumprimento por parte da Ryanair. A Dinamarca especifica que os acordos de 1999 preveem a possibilidade de renegociação das condições dos acordos, caso a Ryanair não consiga gerar o volume mínimo de [...] passageiros durante os primeiros anos após a celebração dos acordos. Segundo a Dinamarca, trata-se de um mecanismo de sanções. Além disso, a Dinamarca defende que as condições de concessão de auxílios estatais ao arranque estabelecidas nas Orientações relativas à aviação de 2005 não são aplicáveis aos acordos de 1999.
- (71) No que respeita às observações da Ryanair, a Dinamarca esclarece que os acordos celebrados em 1999 entre o aeroporto de Aarhus e a Ryanair constituem um exemplo e refletem a evolução geral do mercado dos aeroportos regionais.

6. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO

- (72) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE «... são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».
- (73) Os critérios previstos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE são cumulativos. Por conseguinte, para determinar se as medidas em questão constituem um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, é necessário que todas as condições seguintes se encontrem preenchidas. Designadamente, o apoio financeiro deve:
- i) constituir uma vantagem;
 - ii) ser concedido pelo Estado-Membro ou através de recursos estatais;
 - iii) favorecer certas empresas ou certas produções;
 - iv) falsear ou ameaçar falsear a concorrência; e
 - v) afetar o comércio entre os Estados-Membros.
- (74) Como o aeroporto de Aarhus é uma empresa pública, dispõe claramente de recursos públicos. Por conseguinte, não é necessário determinar em que medida beneficiou de auxílios estatais no passado. De qualquer modo, quando foram celebrados os acordos de 1999, as Orientações relativas à aviação de 1994 consideravam que o financiamento de aeroportos ou de infraestruturas aeroportuárias, por parte do Estado, constituía uma medida geral de política económica que não podia ser controlada ao abrigo das regras do Tratado em matéria de auxílios estatais. No seu acórdão no processo *Aéroports de Paris*, de 12 de dezembro de 2000 ⁽¹⁾, o Tribunal Geral decidiu contra esta interpretação e sustentou que o funcionamento de um aeroporto constitui uma atividade económica. Até ao acórdão no processo *Aéroports de Paris*, as autoridades públicas podiam considerar legitimamente que o financiamento público dos aeroportos não constituía um auxílio estatal. Devido à incerteza existente antes deste esclarecimento jurídico, as medidas de financiamento concedidas antes de o acórdão ter sido proferido já não podem ser questionadas com base nas regras sobre auxílios estatais.
- (75) A fim de determinar se os acordos de 1999 concediam uma vantagem à Ryanair, a Comissão deve examinar se, em circunstâncias semelhantes, um aeroporto que funciona em condições normais de economia de mercado e orientado por perspectivas de rentabilidade a longo prazo teria concluído um contrato comercial igual ou semelhante ao do aeroporto de Aarhus ⁽²⁾. A existência de uma vantagem pode geralmente ser excluída se:
- a) o preço cobrado pelos serviços aeroportuários corresponde ao preço de mercado, ou b) através de uma análise *ex ante*, puder ser demonstrado que os acordos com a companhia aérea contribuem progressivamente para

⁽¹⁾ Acórdão do Processo T-128/98 *Aéroports de Paris*, Col. 2000, p. II 3929, n.º 125.

⁽²⁾ Para realizar a sua apreciação, a Comissão também encomendou um estudo a Moore Stephens («perito da Comissão»). O perito da Comissão analisou os dados financeiros e os acordos de 1999 celebrados entre a Ryanair e o aeroporto de Aarhus.

a rentabilidade do aeroporto e fazem parte de uma estratégia global conducente a rentabilidade a longo prazo. Além disso, a infraestrutura aeroportuária deve estar aberta a todas as companhias aéreas (o que inclui as infraestruturas que mais provavelmente serão utilizadas por determinadas categorias de companhias, como as de baixo custo ou as de voos charter).

- (76) Além disso, segundo o *acórdão Charleroi* ⁽¹⁾, a Comissão deve ter em conta, na apreciação das medidas controvertidas, todos os elementos pertinentes e o seu contexto. Por outras palavras, a Comissão tem de analisar o impacto esperado dos acordos de 1999 relativos ao aeroporto de Aarhus, tomando em consideração todos os elementos pertinentes da medida em questão.
- (77) O Tribunal decidiu, no *acórdão Stardust Marine*, que, «[...] para averiguar se o Estado adotou ou não o comportamento de um investidor prudente numa economia de mercado, há que tomar como referência o contexto da época em que as medidas de apoio financeiro foram tomadas a fim de avaliar a racionalidade económica do comportamento do Estado e, portanto, não basear a apreciação numa situação posterior» ⁽²⁾.
- (78) Para poder aplicar o teste do operador numa economia de mercado, a Comissão deve situar-se no contexto da época em que foram celebrados os acordos de 1999 entre o aeroporto de Aarhus e a Ryanair (ou seja, 2 de novembro de 1999). A Comissão deve igualmente basear a sua avaliação na informação e nos pressupostos que se encontravam à disposição do aeroporto aquando da assinatura dos acordos de 1999 com uma duração de dez anos.

Comparação com o preço de mercado: análise comparativa

- (79) A Ryanair alega que, a fim de excluir uma vantagem económica impossível de obter em condições normais de mercado, as taxas dos acordos de 1999 devem ser comparadas com as taxas aeroportuárias aplicadas noutros aeroportos europeus às companhias aéreas de baixo custo.
- (80) A Comissão considera que a análise comparativa das taxas aeroportuárias é, de facto, uma abordagem possível para apreciar a existência de auxílios às companhias aéreas. Não obstante, a identificação de um valor de referência exige, em primeiro lugar, que possa ser selecionado um número suficiente de aeroportos comparáveis que prestem serviços comparáveis em condições normais de mercado.
- (81) A este respeito, a Comissão observa que, no momento em que foram celebrados os acordos de 1999, os aeroportos da UE não eram considerados empresas.
- (82) A Comissão salienta ainda que, embora alguns aeroportos sejam privados ou geridos sem considerações de carácter social ou regional, os preços cobrados por esses aeroportos podem ser fortemente influenciados pelos preços praticados pela maioria dos gestores de aeroportos que beneficiam de subvenções públicas, uma vez que estes últimos preços são tidos em conta pelas companhias aéreas aquando das negociações com os aeroportos privados ou de gestão privada.
- (83) Neste caso, os aeroportos de referência são aeroportos públicos ou receberam financiamento público no passado. Além disso, o nível de serviços prestados pelos aeroportos utilizados na comparação parece ser também diferente no que se refere, por exemplo, ao estacionamento de aeronaves baseadas no aeroporto, ao estacionamento de veículos para o pessoal da Ryanair, aos escritórios, ao hangar, aos serviços de restauração, às salas de formação, etc., e os acordos têm também um prazo de vigência diferente.
- (84) Nestas circunstâncias (ver considerandos 80 a 83), a Comissão considera que, atualmente, não é possível determinar um valor de referência adequado para estabelecer o preço de mercado dos serviços prestados pelo gestor aeroportuário.

Análise da rentabilidade dos acordos de 1999

- (85) Na ausência de um preço de referência de mercado identificável, a Comissão considera que a análise *ex ante* de rentabilidade incremental constitui o critério pertinente para a apreciação dos acordos celebrados pelos aeroportos com as diferentes companhias aéreas.
- (86) A Comissão considera que a diferença de preços é uma prática comercial normal. Não obstante, estas políticas de diferenciação de preços devem ser justificadas, do ponto de vista comercial, para se conformarem com o teste do operador numa economia de mercado ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Acórdão do Processo T-196/04, *Ryanair/Comissão*, Col. 2008, p. II-3643, n.º 59 («*acórdão Charleroi*»).

⁽²⁾ Acórdão do Processo C-482/99, *França/Comissão*, Col. 2002, p. I-04397, n.º 71 («*acórdão Stardust Marine*»).

⁽³⁾ Ver Decisão 2011/60/UE da Comissão, de 27 de janeiro de 2010, relativa ao auxílio estatal C 12/08 (ex NN 74/07) — Eslováquia — Acordo entre o Aeroporto de Bratislava e a Ryanair (JO L 27 de 1.2.2011, p. 24), e Decisão da Comissão no Processo C25/2007 — Finlândia — Aeroporto de Tampere Pirkkala e a Ryanair, ainda não publicada no JO.

- (87) A Dinamarca alega que o aeroporto de Aarhus atuou de forma racional e justifica os seus argumentos com uma cópia dos cálculos *ex ante* do aeroporto.
- (88) A este respeito, a Comissão observa que a infraestrutura aeroportuária utilizada pela Ryanair está também aberta a todas as companhias aéreas.
- (89) A Comissão deve ainda apreciar se se pode considerar que os acordos de 1999 estão em conformidade com o princípio do operador numa economia de mercado.
- (90) A este respeito, a Comissão considera que um acordo celebrado entre uma companhia aérea e um aeroporto pode ser considerado conforme com o princípio do operador numa economia de mercado quando contribuir, de forma acrescida, de um ponto de vista *ex ante*, para a rentabilidade do aeroporto. Ao celebrar o acordo, o aeroporto deve demonstrar que, durante a vigência do mesmo, poderá cobrir todos os custos decorrentes do acordo com uma companhia aérea, com uma margem de lucro razoável ⁽¹⁾ e com base em boas perspectivas a longo prazo ⁽²⁾.
- (91) A fim de apreciar se um acordo celebrado por um aeroporto com uma companhia aérea está em conformidade com o princípio do operador numa economia de mercado, as receitas não aeronáuticas esperadas e provenientes da atividade da companhia aérea devem ser tidas em conta, juntamente com as taxas aeroportuárias, líquidas de quaisquer descontos, o apoio em matéria de comercialização ou os regimes de incentivo. Do mesmo modo, há que ter em conta todos os custos incrementais esperados que serão incorridos pelo aeroporto em relação à atividade da companhia aérea no aeroporto. Tais custos incrementais poderiam abranger todas as categorias de despesas ou investimentos, tais como o aumento de custos com pessoal, equipamento e investimentos induzidos pela presença da companhia aérea no aeroporto. Em contrapartida, os custos que o aeroporto teria de suportar de qualquer modo, independentemente do acordo com a companhia aérea, não devem ser tidos em conta na apreciação do POEM.
- (92) Nos cálculos da rentabilidade realizados pela gestão do aeroporto, foram tidos em conta os compromissos da Ryanair estabelecidos nos acordos de 1999 e o aumento previsto do número de passageiros. Segundo os acordos de 1999, a Ryanair comprometeu-se a iniciar as operações no aeroporto de Aarhus com pelo menos uma rotação [...]. Ao mesmo tempo, a Ryanair comprometeu-se a gerar pelo menos [...] passageiros por ano no aeroporto de Aarhus em 2001. O acordo principal de 1999 prevê uma tabela de taxas por rotação (ver quadro 2). O aeroporto de Aarhus esperava gerar cerca de 150 000 passageiros por ano durante os primeiros anos do início da atividade da Ryanair no aeroporto, com uma presumível distribuição de 50/50 entre passageiros embarcados e desembarcados e com base em [...] rotações, no mínimo.
- (93) Paralelamente ao aumento de passageiros, o aeroporto de Aarhus esperava aumentar as suas receitas não aeronáuticas decorrentes, em especial, do estacionamento de veículos. Além disso, o aeroporto previa que, ao longo do período de vigência do acordo, também aumentassem as receitas das respetivas lojas.
- (94) Em relação aos custos previstos decorrentes da presença da Ryanair no aeroporto, o aeroporto de Aarhus esperava que não fossem necessários investimentos suplementares para prestar serviços à Ryanair. Antes do início da atividade da Ryanair no aeroporto, a capacidade do aeroporto de Aarhus era utilizada apenas a 40 %, aproximadamente. Por conseguinte, o aeroporto de Aarhus assumiu que não seriam gerados custos de exploração adicionais relacionados com operações de descolagem/aterragem e assistência em escala.
- (95) Nos seus cálculos, o aeroporto de Aarhus teve em conta os custos de assistência em escala. Estes custos foram estimados com base nos salários de três membros do pessoal durante duas horas por cada operação de saída, para registo e embarque de passageiros da Ryanair, embora pudesse assumir-se que não seria necessária toda a tripulação durante as duas horas completas do período de registo dos passageiros. Além disso, a Ryanair opera voos fora das horas de ponta da manhã e da noite. Por conseguinte, o pessoal de assistência em escala do aeroporto de Aarhus dispõe de tempo livre para prestar serviços à Ryanair, não sendo necessário contratar pessoal adicional. Além disso, os serviços de assistência em escala para os aviões da Ryanair são limitados. O aeroporto de Aarhus não presta serviços de manutenção nem de limpeza às aeronaves da Ryanair. Além disso, não são necessários serviços de estacionamento de aeronaves nem serviços de transporte dos passageiros em pista. Os passageiros da Ryanair caminham do avião para o terminal.

⁽¹⁾ Uma margem de lucro razoável é uma taxa «normal» de retorno do capital, ou seja, uma taxa de retorno que seria exigida por uma empresa média para um investimento de risco semelhante.

⁽²⁾ Tal não impede de prever que vantagens futuras durante toda a vigência dos acordos possam compensar as perdas iniciais.

- (96) Além dos custos relacionados com os serviços de assistência em escala, o aeroporto de Aarhus incluiu nos seus cálculos os custos de comercialização decorrentes do acordo de comercialização de 1999.
- (97) O quadro 4 resume os cálculos das receitas e dos custos relacionados com os acordos de 1999 e o seu contributo positivo para a rentabilidade do aeroporto de Aarhus durante o seu período de vigência. Estes cálculos são baseados no plano empresarial fornecido pela Dinamarca e nos pressupostos anteriormente descritos.

Quadro 4

Cálculo de rentabilidade incremental em termos de valor atual líquido dos acordos de 1999 com a Ryanair

in DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Revenues from											
1999 Ryanair agreements	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aeronautical revenue	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Non-aeronautical revenue	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costs of Aarhus airport associated with 1999 Ryanair agreements	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ground handling	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marketing	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Results for Aarhus airports from 1999 Ryanair agreements	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
NPV of the net revenue from											
Ryanair agreements											
— Discount rate = 8,5 %		[...]									
— Discount rate = 15 %		[...]									

- (98) A Comissão observa que o cálculo da rentabilidade realizado pela entidade gestora do aeroporto de Aarhus teve em conta todos os custos decorrentes da presença da Ryanair no aeroporto (ou seja, todos os custos incrementais). Os custos decorrentes da presença da Ryanair consistiam no apoio à comercialização e nos serviços de assistência em escala. A Comissão observa, além disso, que a operação dos voos da Ryanair não obrigou à contratação de pessoal suplementar para assistência em escala. Além disso, segundo a Comissão, a operação dos voos da Ryanair fora das horas de ponta permite ao aeroporto utilizar melhor a sua capacidade não utilizada e ser mais eficiente. Por conseguinte, também os custos dos serviços de assistência em escala parecem ser, em grande medida, custos não incrementais.

[illegible]

in DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
NPV of the net revenue from											
Ryanair agreements											
— Discount rate = 8,5 %		[...]									
— Discount rate = 15 %		[...]									

- (104) A Comissão observa que, mesmo depois de ter em conta os custos adicionais (incluindo também os custos não incrementais), como a contribuição para os custos de água, eletricidade, segurança e depreciação, proporcional ao número de passageiros transportados ⁽¹⁾, os acordos de 1999 ainda prestam uma contribuição positiva para a rentabilidade do operador do aeroporto. Por outro lado, segundo a avaliação realizada pelo perito da Comissão, devido à elevada percentagem dos custos não incrementais e à capacidade não utilizada, se o aeroporto não tivesse celebrado um acordo com a Ryanair, deveria registar perdas de exploração.
- (105) A Comissão salienta que, ao apreciar os acordos do aeroporto/companhia aérea, deve também apreciar-se a medida em que os acordos em apreciação podem ser considerados como parte da implementação de uma estratégia global do aeroporto que conduza à rentabilidade, pelo menos, a longo prazo. Neste sentido, a Comissão tem de ter em conta os elementos concretos que se encontravam disponíveis e a evolução que podia ser razoavelmente esperada no momento em que foram concretizados os acordos de 1999, em especial as condições prevalecentes no mercado, nomeadamente as mudanças resultantes da liberalização do mercado do transporte aéreo, a integração no mercado e o crescimento das companhias aéreas de baixo custo e de outras companhias que asseguram ligações ponto-a-ponto, as mudanças a nível da estrutura económica e organizacional do setor aeroportuário, o grau de diversificação e complexidade das funções asseguradas pelos aeroportos, a melhoria da concorrência entre as companhias aéreas e os aeroportos, a incerteza da conjuntura económica decorrente das alterações das condições prevalecentes no mercado ou qualquer outro elemento de incerteza do ambiente económico.
- (106) Tal como referido no considerando 74, quando os acordos de 1999 foram celebrados, a própria Comissão considerou que o financiamento dos aeroportos e das infraestruturas aeroportuárias, por parte do Estado, constituía uma medida geral de política económica que não podia ser controlada ao abrigo das regras do Tratado em matéria de auxílios estatais. Por conseguinte, antes do acórdão do processo «Aéroports de Paris», as autoridades públicas podiam considerar legitimamente que o financiamento público dos aeroportos não constituía um auxílio estatal.
- (107) A Comissão refere ainda que a liberalização do transporte aéreo, em 1997 ⁽²⁾, levou ao surgimento de companhias de baixo custo, com um novo modelo de gestão. No momento em que foram celebrados os acordos de 1999, a quota de mercado da UE das companhias de baixo custo correspondia a cerca de 5 %, prevendo-se um potencial crescimento.
- (108) No caso em apreço, a Comissão salienta ainda que, devido à inauguração da ponte de Storebælt, o aeroporto de Aarhus decidiu alterar o seu modelo empresarial e evoluir dos voos domésticos para os voos internacionais.
- (109) Além disso, tal como referido no considerando 104, os acordos de 1999 contribuem para a rentabilidade do aeroporto. A Comissão salienta também que, segundo a Dinamarca, devido ao aumento gradual do número de passageiros e à transição a longo prazo dos voos domésticos para os voos internacionais, na sequência da inauguração da ponte de Storebælt, o aeroporto de Aarhus obteve lucros líquidos de aproximadamente 2 milhões de DKK em 2010 e espera também resultados positivos nos próximos anos.
- (110) Por conseguinte, os acordos de 1999 podem ser considerados parte de uma estratégia global do aeroporto no sentido de o tornar rentável, pelo menos, a longo prazo.
- (111) Por último, a Comissão observa que a infraestrutura aeroportuária utilizada pela Ryanair está também aberta a todas as companhias aéreas.

⁽¹⁾ A quota de passageiros da Ryanair no aeroporto de Aarhus ascende a cerca de 30 %.

⁽²⁾ Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas (JO L 240 de 24.8.1992, p. 1), Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (JO L 240 de 24.8.1992, p. 8) e Regulamento (CEE) n.º 2409/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, sobre tarifas aéreas de passageiros e de carga (JO L 240 de 24.8.1992, p. 15).

Conclusão

- (112) Tendo em conta o cálculo da rentabilidade incremental realizado (ver os considerandos 83 a 105), a Comissão conclui que os acordos de 1999 ⁽¹⁾ celebrados entre o aeroporto de Aarhus e a Ryanair estão em conformidade com o POEM, uma vez que contribuem, de forma incremental, de uma perspetiva *ex ante*, para a rentabilidade do aeroporto. Por outras palavras, todos os custos do aeroporto decorrentes do acordo com a Ryanair são cobertos pelas receitas incrementais (de atividades aeronáuticas e de atividades não aeronáuticas) com uma margem de lucro razoável. Além disso, os acordos de 1999 podem ser considerados parte de uma estratégia global do aeroporto no sentido de o tornar rentável, pelo menos a longo prazo, e a infraestrutura utilizada pela Ryanair está também aberta a todas as outras companhias aéreas.
- (113) Por conseguinte, a Comissão conclui que a decisão do aeroporto de Aarhus de celebrar os acordos de 1999 com a Ryanair não conferiu qualquer vantagem económica à companhia aérea que esta não tivesse obtido em condições normais de mercado.

7. CONCLUSÃO

- (114) Uma vez que não está preenchido um dos critérios cumulativos previstos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão considera que os acordos de 1999, de 2 de novembro de 1999, celebrados entre o aeroporto de Aarhus e a Ryanair não constituem um auxílio estatal na aceção da referida disposição,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O acordo principal e o acordo de comercialização celebrados em 2 de novembro de 1999 entre a Aarhus Lufthavn A/S e a Ryanair Ltd. não constituem auxílios na aceção do artigo 107, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2.º

O destinatário da presente decisão é o Reino da Dinamarca.

Feito em Bruxelas, em 20 de fevereiro de 2014.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente

⁽¹⁾ Sem prejuízo de qualquer alteração ou substituição dos acordos de 1999 ou de qualquer acordo complementar celebrado entre a Ryanair, diretamente ou através de qualquer outra entidade controlada pela Ryanair, e o gestor do aeroporto de Aarhus.