

DECIZIA (UE) 2016/152 A COMISIEI**din 1 octombrie 2014****privind ajutorul de stat SA.27339 (12/C) (ex 11/NN) pus în aplicare de Germania în favoarea aeroportului Zweibrücken și a companiilor aeriene care utilizează aeroportul**

[notificată cu numărul C(2014) 5063]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

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

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

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ⁽²⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) În cadrul unei întrebări parlamentare din decembrie 2008, doamna Hiltrud Breyer, deputat în Parlamentul European, a ridicat problema finanțării aeroportului Zweibrücken din fonduri publice ⁽³⁾. Aceasta a susținut că, în perioada 2005-2006, landul Renania-Palatinat (denumit în continuare „landul”) a finanțat întreprinderea *Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken* (denumită în continuare „FGAZ”) cu suma de 2,4 milioane EUR, pe care FGAZ a utilizat-o, la rândul său, pentru a-și finanța filiala, deținută în proporție de 100 %, *Flughafen Zweibrücken GmbH* (denumită în continuare „FZG”). De asemenea, doamna Hiltrud Breyer a afirmat că, în cursul aceleiași perioade, lucrările de construcție de pe aeroport în valoare de 6,96 milioane EUR au fost plătite integral de către land.
- (2) Comisarul Tajani a formulat un răspuns la întrebarea parlamentară la 6 ianuarie 2009. De asemenea, aceasta a fost înregistrată ca reclamație, cu numărul de referință CP 5/2009. La 22 ianuarie 2009, 24 septembrie 2010 și 15 martie 2011, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea Germaniei, pe care aceasta le-a prezentat prin scrisorile din 23 martie 2009, 27 ianuarie 2011 și 19 mai 2011.
- (3) La 8 aprilie 2008, Comisia a solicitat, de asemenea, informații suplimentare din partea companiei aeriene Ryanair, care au fost furnizate la 15 iulie 2011. O traducere în limba germană a observațiilor companiei aeriene Ryanair a fost transmisă Germaniei la 18 august 2011, iar Germania a declarat la 26 septembrie 2011 că nu intenționează să comenteze observațiile Ryanair la momentul respectiv.
- (4) Prin scrisoarea din 22 februarie 2012, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii”) în ceea ce privește finanțarea din fonduri publice a operatorului aeroportului Zweibrücken și stimulentele acordate în favoarea companiilor aeriene care utilizează aeroportul.
- (5) Prin scrisoarea din 24 februarie 2012, Comisia a solicitat informații suplimentare ulterior deciziei de inițiere a procedurii. Germania și-a prezentat observațiile privind decizia de inițiere a procedurii la 4 mai 2012 și a răspuns cererii de informații suplimentare a Comisiei la 16 aprilie 2012.
- (6) Decizia Comisiei de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽⁴⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la presupunul ajutor.

⁽¹⁾ Începând de la 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolul 107 și, respectiv, articolul 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE”). Cele două serii de articole sunt identice în ceea ce privește conținutul. În sensul prezentei decizii, trimiterea la articolele 107 și 108 din TFUE se interpretează, după caz, drept trimiteri la articolele 87 și 88 din Tratatul CE. De asemenea, TFUE a introdus anumite modificări terminologice, cum ar fi înlocuirea termenului „Comunitate” cu „Uniune” și a sintagmei „piață comună” cu „piață internă”. Terminologia din TFUE va fi folosită pe tot cuprinsul prezentei decizii.

⁽²⁾ JO C 216, 21.7.2012, p. 56.

⁽³⁾ Întrebarea cu solicitare de răspuns scris E-6470/08 din 2 decembrie 2008 adresată de Hiltrud Breyer (Verts/ALE) Comisiei privind subvențiile acordate aeroportului Zweibrücken de landul Renania-Palatinat.

⁽⁴⁾ JO C 216, 21.7.2012, p. 56.

- (7) Comisia a primit observații de la patru părți interesate, și anume Ryanair, Airport Marketing Services (denumită în continuare „AMS”), Germanwings și TUIFly. Observațiile primite au fost înaintate Germaniei, căreia i s-a acordat posibilitatea de a răspunde în termen de o lună; comentariile Germaniei au fost primite prin scrisoarea din 26 octombrie 2012.
- (8) De asemenea, Comisia a primit observații suplimentare din partea companiei aeriene Ryanair la 20 decembrie 2013, 17 ianuarie 2014 și 31 ianuarie 2014. Observațiile au fost transmise Germaniei, care nu a dorit să comenteze cu privire la acestea.
- (9) Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 6 noiembrie 2013, 14 martie 2014 și 2 aprilie 2014. Germania a răspuns solicitărilor de informații suplimentare ale Comisiei la 16 decembrie 2013, 15 ianuarie 2014, 5 aprilie 2014, 15 aprilie 2014, 24 aprilie 2014, 11 iunie 2014 și 27 iunie 2014.
- (10) Printr-o scrisoare din 25 februarie 2014, Comisia a informat Germania cu privire la adoptarea orientărilor din 2014 privind sectorul aviației ⁽⁵⁾ la 20 februarie 2014 și la faptul că orientările vor deveni aplicabile în speță din momentul publicării lor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, oferind Germaniei posibilitatea de a prezenta observații asupra orientărilor și asupra aplicării acestora în termen de 20 de zile lucrătoare de la publicarea lor în *Jurnalul Oficial*.
- (11) Prin scrisorile din 24 februarie 2014, Comisia a informat, de asemenea, părțile terțe cu privire la adoptarea orientărilor din 2014 privind sectorul aviației la 20 februarie 2014 și la faptul că orientările vor deveni aplicabile în speță din momentul publicării lor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, oferind părților terțe posibilitatea de a prezenta observații asupra orientărilor și asupra aplicării acestora în termen de 20 de zile lucrătoare de la publicarea lor în *Jurnalul Oficial*.
- (12) Orientările din 2014 privind sectorul aviației au fost publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 4 aprilie 2014. Acestea înlocuiesc orientările din 1994 privind sectorul aviației ⁽⁶⁾ și orientările din 2005 privind sectorul aviației ⁽⁷⁾.
- (13) La 15 aprilie 2014 a fost publicată o comunicare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* prin care statele membre și părțile interesate erau invitate să prezinte observații cu privire la aplicarea în speță a orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, în termen de 1 lună de la data publicării ⁽⁸⁾.
- (14) La 8 mai 2014 au fost primite observațiile Germaniei cu privire la aplicarea orientărilor din 2014. Germania a fost de acord cu aplicarea în speță a orientărilor din 2014 privind sectorul aviației. Părțile terțe nu au prezentat observații.
- (15) Prin scrisoarea din 17 iulie 2014, Germania a acceptat în mod excepțional să renunțe la drepturile care decurg din articolul 342 din tratat coroborat cu articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1/1958 ⁽⁹⁾ și a fost de acord ca prezenta decizie să fie adoptată și notificată în limba engleză, în temeiul articolului 297 din tratat.

2. CONTEXTUL INVESTIGAȚIEI ȘI CONTEXTUL MĂSURILOR

2.1. ISTORIA ȘI EVOLUȚIA AEROPORTULUI ZWEIBRÜCKEN

- (16) Aeroportul Zweibrücken a fost un aerodrom militar până în 1991, când a fost abandonat de forțele militare americane. Din 1992 până în 1999, aerodromul a făcut obiectul unui proiect de conversie cofinanțat de Uniune ⁽¹⁰⁾. Finanțarea din partea Uniunii a fost utilizată pentru a pune aerodromul la dispoziția aviației civile, iar măsurile necesare au inclus eradicarea obstacolelor, modernizarea și instalarea unui turn de control, precum și drenarea pistei. Investitorii privați din cadrul proiectului au prevăzut, de asemenea, crearea ulterioară a unui parc de afaceri, a unui parc multimedia și a unor facilități de agrement.

⁽⁵⁾ Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).

⁽⁶⁾ Aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul privind SEE ajutoarelor de stat din sectorul aviației (JO C 350, 10.12.1994, p. 5).

⁽⁷⁾ Orientări comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).

⁽⁸⁾ JO C 113, 15.4.2014, p. 30.

⁽⁹⁾ Regulamentul nr. 1 din 15 aprilie 1958 de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene (JO 17, 6.10.1958, p. 385/58).

⁽¹⁰⁾ Decizia Comisiei din 22 decembrie 1993 – K (93) 3964/6 – Konver I – și Decizia Comisiei din 21 decembrie 1995 – K (95) 3208 – Konver II. Pentru landul Renania-Palatinat, proiectele de conversie au inclus proiectul „aeroportului militar Zweibrücken”. Finanțarea din partea Uniunii a atins valoarea de 9 milioane EUR.

- (17) Din 2000 până în 2006, aerodromul nu a fost utilizat, în general, pentru aviația comercială. Acesta a fost utilizat de avioane militare, avioane private, zboruri de agrement și, doar ocazional, de zboruri comerciale. Majoritatea pasagerilor care călătoreau dinspre și înspre aeroportul Zweibrücken erau transportați de zboruri militare, în timp ce restul utilizau aeronave deținute de întreprinderi sau zboruri în regim de taxi. Încercările de a atrage operatori comerciali au eșuat. O explicație parțială a reprezentat-o existența unei zone de antrenament pentru lupte aeriene NATO (POLYgone), care restricționa în mod considerabil capacitatea operatorilor civili de a ateriza sau a decola de pe aeroportul Zweibrücken în timpul programului de funcționare al zonei de antrenament.
- (18) Abia după instituirea unei zone de control (CTR Zweibrücken), care reglementa utilizarea spațiului aerian de către aeronave civile și militare, a putut fi atras un operator comercial. Operațiunile comerciale, constând în zboruri regulate și charter, au început la 15 septembrie 2006, prin zborul inaugural către Berlin al companiei aeriene Germanwings. Operatorul de curse charter TUIFly și-a început activitatea pe aeroport la 30 martie 2007. Ryanair a operat singura sa rută din Zweibrücken (către Londra-Stansted) în perioada cuprinsă între 28 octombrie 2008 și 22 septembrie 2009 și ulterior și-a încetat serviciile pe aeroportul Zweibrücken.
- (19) În prezent, capacitatea anuală a aeroportului Zweibrücken este de aproximativ 700 000 de pasageri, dar ar putea ajunge până la 1 milion de pasageri, având în vedere capacitatea pistei și a zonelor de handling.
- (20) Tabelul 1 ilustrează evoluția aeroportului Zweibrücken în ceea ce privește numărul de pasageri și de mișcări ale aeronavelor în perioada 2006-2012.

Tabelul 1

Numărul de pasageri în perioada 2006-2012 ⁽¹⁾

An	Pasageri	Mișcări de aeronave
2006	78 000	23 160
2007	288 000	26 474
2008	327 000	27 000
2009	338 000	21 000
2010	265 000	16 000
2011	224 000	14 500
2012	242 880	13 230

2.2. SITUAȚIA GEOGRAFICĂ A AEROPORTULUI ZWEIBRÜCKEN

- (21) Aeroportul Zweibrücken este situat la 4 km sud-est de orașul Zweibrücken, în landul german Renania-Palatinat. Cele mai apropiate ⁽²⁾ alte aeroporturi sunt:
- (a) aeroportul Saarbrücken (situat la aproximativ 39 km sau la aproximativ 29 de minute cu automobilul)
 - (b) aeroportul Frankfurt-Hahn (situat la aproximativ 128 km sau la aproximativ 84 de minute cu automobilul)
 - (c) aeroportul Frankfurt (Main) (situat la aproximativ 163 km sau la aproximativ 91 de minute cu automobilul)
 - (d) aeroportul Luxemburg (situat la aproximativ 145 km sau la aproximativ 86 de minute cu automobilul)

⁽¹⁾ <http://www.flughafen-zweibruecken.de/de/wir-ueber-uns-de/daten-und-fakten-de>.

⁽²⁾ Toate distanțele sunt exprimate în kilometri pe șosea, pe baza rutei celei mai rapide. Sursa: site-ul maps.google.com, accesat la 25 iunie 2014.

- (e) aeroportul Karlsruhe/Baden-Baden (situat la aproximativ 105 km sau la aproximativ 88 de minute cu automobilul)
 - (f) aeroportul Metz-Nancy (situat la aproximativ 129 km sau la aproximativ 78 de minute cu automobilul)
 - (g) aeroportul Strasbourg (situat la aproximativ 113 km sau la aproximativ 87 de minute cu automobilul)
- (22) Conform studiului furnizat de „Desel Consulting” și „Airport Research GmbH” în 2009 ⁽¹³⁾, în medie aproximativ 15 % din pasageri pe an sunt originari din alte state membre (Luxemburg și Franța). Restul pasagerilor sunt originari din Germania, în special din regiunea Kreis din sud-vestul Saarpfalz, orașul Saarbrücken, orașul Saarlouis și regiunea Saarpfalz-Kreis.

2.3. STRUCTURA JURIDICĂ ȘI ECONOMICĂ A AEROPORTULUI ZWEIBRÜCKEN

- (23) Aeroportul Zweibrücken este deținut și exploatat de întreprinderea FZG. FZG este o filială deținută în proporție de 100 % de întreprinderea FGAZ, cu care a încheiat un acord de transfer al profitului și pierderilor (denumit în continuare „acordul P&L”). Acordul P&L garantează că toate pierderile întreprinderii FZG vor fi acoperite de FGAZ și tot profitul va fi transferat către aceasta din urmă.
- (24) La rândul său, FGAZ este deținută în regim de coproprietate. Landul Renania-Palatinat deține 50 % din părțile sociale, în timp ce restul de 50 % sunt deținute de Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken („ZEF”), o asociație de entități teritoriale din landul Renania-Palatinat. Acționarii publici ai întreprinderii FGAZ își acoperă nevoile de finanțare prin efectuarea unor injecții de capital anuale. Potrivit Germaniei, FGAZ în sine nu desfășoară nicio activitate legată de aviație. În ceea ce privește sectorul aviației, FGAZ nu face decât să transfere fondurile publice către FZG. Cu toate acestea, FGAZ desfășoară anumite activități legate de comercializarea terenurilor din apropierea aeroportului.

3. DESCRIEREA MĂSURILOR ȘI MOTIVELE PENTRU ÎNIIEREA PROCEDURII

- (25) Comisia a investigat o serie de măsuri care implică aeroportul Zweibrücken. Aceasta a verificat dacă măsurile investigate constituie ajutoare de stat și dacă ajutoarele respective pot fi considerate compatibile cu piața internă.
- (26) Au fost examinate următoarele măsuri ca fiind susceptibile de a constitui ajutor de stat acordat întreprinderilor FGAZ și FZG:
- (a) finanțarea publică directă de către landul Renania-Palatinat și asociația ZEF a cheltuielilor aeroportului Zweibrücken în ceea ce privește:
 - investițiile în infrastructură (2000-2009);
 - cheltuielile de funcționare (2000-2009);
 - (b) un împrumut bancar și participarea la fluxurile de lichidități interne ale landului Renania-Palatinat.
- (27) Au fost examinate următoarele măsuri ca fiind susceptibile de a constitui ajutor de stat acordat companiilor aeriene care își desfășoară activitatea pe aeroportul Zweibrücken:
- (a) reducerile tarifelor de aeroport pentru diferitele companii aeriene (Germanwings, TUIFly și Ryanair);
 - (b) contractele de marketing cu Ryanair.

3.1. FINANȚAREA PUBLICĂ A AEROPORTULUI ZWEIBRÜCKEN DE CĂTRE LANDUL RENANIA-PALATINAT ȘI ASOCIAȚIA ZEF

3.1.1. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII

- (28) Finanțarea publică a aeroportului Zweibrücken a avut loc în două forme diferite. În primul rând, landul Renania-Palatinat și asociația ZEF au sprijinit investițiile specifice în infrastructură ale întreprinderii FZG prin ajutoare directe. În al doilea rând, proprietarii întreprinderii FGAZ au efectuat injecții de capital anuale în FGAZ. Scopul injecțiilor de capital, care acoperă pierderile proprii ale întreprinderii FGAZ, este de a permite acesteia să își respecte obligațiile care îi revin în temeiul acordului P&L, care prevede că FGAZ trebuie să acopere pierderile întreprinderii FZG.

⁽¹³⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025”, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, septembrie 2009, p. 56.

- (29) Ajutoarele directe de sprijinire a investițiilor specifice în infrastructură realizate în perioadele 2000-2005 și 2006-2009 sunt enumerate în tabelul 2 și tabelul 3.

Tabelul 2

Investițiile în infrastructură din perioada 2000-2005

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahmen	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahmen	Landesmittel	Mittel des Trägers	Ausgezahlte Mittel insgesamt	Davon Landesmittel für Baumaßnahmen
2000						
5.6.2000	Wendehämmer, Boden- geräte, usw.	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
30.11.2000	Flugzeughalle 25 × 25	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
30.11.2000	Flugzeughalle 56 × 18	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24.11.2000	Renovierung Halle 360	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.12.2000	Renovierung Halle 370	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2000		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2001						
23.7.2001	TODA 1. Phase	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
22.11.2001	Umorg. Sicherheits- bereich	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2001		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2002						
16.7.2002	außerord. Rep. Start- u. Landebahn	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2002		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahmen	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahmen	Landesmittel	Mittel des Trägers	Ausgezahlte Mittel insgesamt	Davon Landesmittel für Baumaßnahmen
2003						
14.4.2003	Überarb. Markierungen Flugbetr. fläche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
15.9.2003	2. Phase TODA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2003		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2004						
26.1.2004	Gebäude 320	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.11.2004	Luftsicherheitsmaßn.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2004		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2005						
4.8.2005	Feuerlöschfahrzeug	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
13.12.2005	Feuerlöschfahrzeug	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2005		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) informații protejate de obligația păstrării secretului profesional

Tabelul 3

Investițiile în infrastructură din perioada 2006-2009

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahme	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahme	Landesmittel	Mittel des ZEF	Mittel des Trägers	ausgezahlte Mittel des Landes	ausgezahlte Mittel des ZEF	Davon Landesmittel für Baumaßnahme
2006								
22.11.2006	Trinkwasseranlage	[...]	[...]		[...]	[...]		

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahme	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahme	Landesmittel	Mittel des ZEF	Mittel des Trägers	ausgezählte Mittel des Landes	ausgezählte Mittel des ZEF	Davon Landesmittel für Baumaßnahme
21.10.2008	Vorfeldbeleuchtung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
27.10.2008	Heizgerät	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
9.11.2008	Sanierung Landebahn	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
31.10.2008	Umbau Terminal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24.11.2008	Wetterbeobachtungssystem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24.11.2008	Geräte, Fahrzeuge	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2008		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2009								
12.8.2009	Landebahn-sanierung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2.9.2009	Erstellung DES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
16.10.2009	Guard Lights	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
19.10.2009	Flugzeugschlepper, Förderband	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2009		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (30) Valoarea totală a investițiilor în perioada 2000-2009 s-a ridicat la 27 987 281 EUR, în timp ce valoarea totală a subvențiilor din partea landului s-a ridicat la 21 588 534 EUR. Cele mai mari investiții individuale au constat în extinderea pistei în perioada 2001-2003 ([...] EUR), modernizarea terminalului în 2006 ([...] EUR) și modernizarea pistei în perioada 2008/2009 ([...] EUR).
- (31) În ceea ce privește injecțiile de capital efectuate de landul Renania-Palatinat/asociația ZEF în favoarea întreprinderii FGAZ și acoperirea pierderilor întreprinderii FZG de către FGAZ, tabelul 4 oferă date relevante în acest sens.
- (32) De asemenea, trebuie menționat că, deși landul și ZEF dețineau fiecare 50 % din acțiunile întreprinderii FGAZ în perioada 2000-2009 și, în principiu, au efectuat injecțiile de capital în părți egale, în realitate, landul a subvenționat cota asociației ZEF. Până la sfârșitul anului 2005, landul a acoperit, de asemenea, în plus față de cota sa de 50 % din injecțiile de capital necesare, 90 % din cota asociației ZEF. Ulterior, landul a redus procentul acesteia din urmă, mai întâi la 80 % în 2006 și apoi la 60 % începând cu 2007. Prin urmare, landul a acoperit între 95 % (până în 2005) și 80 % (din 2007) din pierderile anuale ale întreprinderii FGAZ.

Tabelul 4

Injecții de capital și rezultatele activităților comerciale

An	Injecții de capital efectuate de landul Renania-Palatinat/ asociația ZEF în favoarea întreprinderii FGAZ	Rezultat anual FGAZ	Rezultate anuale FZG	EBITDA FZG
2000	[...]	[...]	[...]	[...]
2001	[...]	[...]	[...]	[...]
2002	[...]	[...]	[...]	[...]
2003	[...]	[...]	[...]	[...]
2004	[...]	[...]	[...]	[...]
2005	[...]	[...]	[...]	[...]
2006	[...]	[...]	[...]	[...]
2007	[...]	[...]	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]	[...]

3.1.2. MOTIVE PENTRU ÎNȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

- (33) Decizia de inițiere a procedurii face distincția între finanțarea publică a investițiilor în infrastructura aeroportului Zweibrücken și finanțarea publică a costurilor sale de exploatare.

3.1.2.1. *Investiții în infrastructură***Existența ajutorului**

- (34) În decizia de inițiere a procedurii se menționează mai întâi că, în ceea ce privește investițiile în infrastructura aeroportuară, FZG este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Decizia reamintește că, în hotărârea *Leipzig/Halle*⁽¹⁴⁾, Tribunalul a confirmat că o entitate care construiește și exploatează infrastructura aeroportuară și, în același timp, percepe un tarif utilizatorilor desfășoară o activitate economică. Singura excepție ar fi reprezentată de anumite activități care ar putea fi calificate drept o exercitare a prerogativelor de putere publică; activitățile respective ar putea fi calificate ca fiind de natură neeconomică și, prin urmare, nu fac obiectul normelor privind ajutoarele de stat. Decizia de inițiere a procedurii solicită Germaniei, de asemenea, să prezinte informații suplimentare privind activitățile care ar putea fi calificate ca fiind de natură neeconomică.
- (35) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a remarcat, de asemenea, că FGAZ nu a desfășurat activități aeroportuare în mod independent, ci doar a transferat fondurile publice primite către FZG. Cu toate acestea, Comisia a constatat că FGAZ a desfășurat unele activități economice având ca obiect terenuri situate în apropierea aeroportului. Având în vedere activitățile respective, în decizia de inițiere a procedurii Comisia a considerat că FGAZ constituie, de asemenea, o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.
- (36) Ținând cont de faptul că ajutoarele directe pentru proiectele de investiții au fost finanțate din bugetul landului și că injecțiile de capital în favoarea întreprinderii FGAZ (și, în cele din urmă, a întreprinderii FZG) provin din bugetul public al landului și al asociației ZEF, Comisia a concluzionat în decizia de inițiere a procedurii că măsurile au fost finanțate prin intermediul resurselor de stat.

⁽¹⁴⁾ Cauzele conexe T-443/08 și T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig Halle GmbH/Comisia* (denumite în continuare „*hotărârea Leipzig/Halle*”), Rep., 2011, p. II-1311, în special punctele 93-94, confirmate de cauza C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle/Comisia*, 2012, ECLI:EU:C:2012:821.

- (37) În ceea ce privește măsura în care FGAZ și FZG au beneficiat de un avantaj, în decizia de inițiere a procedurii s-a constatat că finanțarea publică nu constituie un avantaj în cazul în care organismul public care acordă finanțare a acționat ca un operator economic privat în economia de piață. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a constatat că Germania nu a prezentat nicio dovadă a faptului că, la acordarea finanțării publice, a acționat ca un operator economic privat în economia de piață. Dimpotrivă, din decizie reiese că, spre deosebire de un investitor privat, atunci când acordă finanțare, autoritățile publice țin cont de considerente de politică regională și socială. Întrucât nu s-a putut concluziona, așadar, că autoritățile publice au acționat ca un operator economic privat în economia de piață, în decizia de inițiere a procedurii Comisia a ajuns la concluzia preliminară că finanțarea publică a conferit un avantaj întreprinderilor FGAZ/FZG.
- (38) Decizia de inițiere a procedurii a constatat, de asemenea, că finanțarea publică a fost acordată numai întreprinderilor FGAZ/FZG, ceea ce înseamnă că aceasta a avut un caracter selectiv.
- (39) În sfârșit, Comisia explică în decizia de inițiere a procedurii faptul că, întrucât a existat o concurență în creștere între aeroporturile regionale, orice avantaj acordat în favoarea aeroportului Zweibrücken ar fi putut denatura concurența. Comisia a făcut referire, în special, la aeroportul Saarbrücken, situat la numai 39 de kilometri cu automobilul de aeroportul Zweibrücken. De asemenea, având în vedere previziunile privind dezvoltarea traficului pentru aeroportul Zweibrücken, Comisia a observat în decizia de inițiere a procedurii că avantajul ar avea, probabil, un efect asupra schimburilor comerciale între statele membre.
- (40) În concluzie, Comisia constată în decizia de inițiere a procedurii că, întrucât au fost îndeplinite toate elementele necesare, finanțarea publică a investițiilor în infrastructură la aeroportul Zweibrücken constituie ajutor de stat.

Compatibilitate

- (41) Astfel cum se arată în decizia de inițiere a procedurii, orientările din 2005 privind sectorul aviației oferă cadrul de evaluare a compatibilității finanțării publice a investițiilor în infrastructură. Orientările prevăd o serie de criterii pe care Comisia trebuie să le ia în considerare pentru evaluarea compatibilității în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. În conformitate cu punctul 61 din orientările din 2005 privind sectorul aviației, finanțarea publică este compatibilă în cazul în care:
- (a) construirea și operarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar (dezvoltare regională, accesibilitate etc.);
 - (b) infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;
 - (c) infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;
 - (d) toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la aceasta în mod egal și nediscriminatoriu; și
 - (e) dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului Uniunii.
- (42) De asemenea, pentru a fi compatibile cu piața internă, ajutoarele de stat destinate aeroporturilor – ca oricare altă măsură de ajutor de stat – ar trebui să aibă un efect stimulator și să fie necesare și proporționale cu obiectivul legitim urmărit.
- (43) În ceea ce privește faptul dacă construirea și exploatarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv bine definit de interes comun, Comisia constată în decizia de inițiere a procedurii că aeroportul Zweibrücken are scopul de a îmbunătăți accesibilitatea părții din landul Renania-Palatinat în care este situat. Se reamintește, de asemenea, observația Germaniei potrivit căreia aeroportul promovează dezvoltarea economică a regiunii. Cu toate acestea, Comisia reamintește, de asemenea, în decizia de inițiere a procedurii că aeroportul a început să furnizeze servicii de transport aerian civil abia în 2006 și că există alte aeroporturi, în special aeroportul Saarbrücken, care sunt situate în vecinătatea sa și asigură conectivitatea în regiune. Pe baza ultimei constatări, Comisia și-a exprimat îndoiele cu privire la măsura în care finanțarea publică a infrastructurii aeroportului Zweibrücken a deservit un obiectiv de interes comun sau pur și simplu dublează infrastructura existentă deja în regiune.
- (44) În ceea ce privește necesitatea și proporționalitatea infrastructurii, Germania a susținut că au fost realizate doar investițiile necesare pentru a asigura respectarea de către aeroport a tuturor standardelor de siguranță relevante. Cu toate acestea, Comisia constată în decizia de inițiere a procedurii că aeroportul Zweibrücken este situat în imediata vecinătate a aeroportului Saarbrücken, astfel încât trebuie să se considere că se află în concurență cu acesta. Există și alte aeroporturi care ar putea să se afle în concurență directă cu aeroportul Zweibrücken, în special în ceea ce privește transportul de marfă sau de agrement. În aceste circumstanțe, Comisia își exprimă îndoiele în decizia de inițiere a procedurii cu privire la măsura în care infrastructura aeroportului Zweibrücken a fost necesară și proporțională cu obiectivul declarat.

- (45) În ceea ce privește perspectivele infrastructurii, Comisia reamintește observația Germaniei potrivit căreia se preconizează că numărul de pasageri va crește la aproximativ 335 000 în 2015 și, eventual, la peste 1 000 000 până în 2025. Germania a susținut, de asemenea, că estimează că aeroportul Zweibrücken va deveni profitabil până în 2015. Cu toate acestea, Comisia constată în decizia de inițiere a procedurii că aeroportul Zweibrücken a generat pierderi tot mai mari de la începerea operațiunilor de zbor comercial în 2006, ceea ce pune la îndoială capacitatea aeroportului de a genera profit în viitor. Îndoielile sunt accentuate de apropierea față de aeroportul Saarbrücken, care ar putea concura cu aeroportul Zweibrücken pentru aceiași pasageri. Având în vedere cele de mai sus, Comisia își exprimă îndoielile cu privire la perspectivele pe termen mediu de utilizare a infrastructurii aeroportuare.
- (46) În cele din urmă, Comisia își exprimă îndoielile cu privire la faptul că toți utilizatorii potențiali au acces la infrastructură în mod echitabil și nediscriminatoriu. De asemenea, Comisia a ridicat problema dacă dezvoltarea schimburilor comerciale ar fi afectată într-o măsură contrară interesului Uniunii, în special având în vedere apropierea față de aeroportul Saarbrücken.

3.1.2.2. Ajutor de exploatare

Existența ajutorului

- (47) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia menționează mai întâi că atât FGZ, cât și FZG sunt întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. De asemenea, Comisia reamintește că, având în vedere faptul că injecțiile de capital provin direct de la autoritățile publice, acestea constituie un transfer de resurse de stat și sunt imputabile statului. Având în vedere, de asemenea, că ajutorul de exploatare scutește beneficiarul de unele cheltuieli legate de activitatea sa, injecțiile de capital au conferit întreprinderilor FGZ și FZG un avantaj economic pe care acestea nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață. În cele din urmă, Comisia reamintește că ajutorul de exploatare este de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale între statele membre în același mod ca finanțarea publică a investițiilor în infrastructură. Comisia a concluzionat că ajutorul de exploatare sub formă de injecții de capital în favoarea întreprinderilor FGZ și FZG constituie ajutor de stat.

Compatibilitatea ajutorului în temeiul deciziei privind SIEG

- (48) Germania a susținut că aeroportului Zweibrücken i-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general („SIEG”) și că ajutorul de exploatare a fost exceptat de la obligația de notificare și este compatibil cu piața internă în temeiul deciziei din 2005 privind SIEG ⁽¹⁵⁾. Notând că aeroportul Zweibrücken a înregistrat mai puțin de 1 000 000 de pasageri pe an și, prin urmare, respectă condiția prevăzută la articolul 2 alineatul (1) litera (d) din decizia din 2005 privind SIEG, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la măsura în care exploatarea aeroportului constituie un SIEG.
- (49) Mai exact, decizia de inițiere a procedurii a respins argumentul Germaniei potrivit căruia o contribuție la dezvoltarea regională și economică a regiunii este suficientă pentru a clasifica întreaga activitate a aeroportului drept un SIEG. Decizia de inițiere a procedurii a subliniat faptul că regiunea este deja bine deservită de alte aeroporturi și că, prin urmare, nu este clar motivul pentru care ar fi necesar să se încredințeze aeroportului Zweibrücken prestarea unui SIEG pentru furnizarea de servicii aeroportuare.
- (50) În decizia de inițiere a procedurii s-a explicat, de asemenea, că, pe baza informațiilor disponibile, nu este clar dacă au fost îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 4 din decizia din 2005 privind SIEG. Obligația generală de a exploata aeroportul, prevăzută la punctul 45 din Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Regulamentul de autorizare a traficului aerian, „LuftVZO”), nu a îndeplinit condițiile enumerate la articolul 4 din decizia din 2005 privind SIEG și, în orice caz, obligația respectivă ar dispărea dacă s-ar decide închiderea aeroportului. De asemenea, s-a observat că, din cauza lipsei de date, Comisia nu a fost în măsură să evalueze conformitatea cu articolul 5 din decizia din 2005 privind SIEG.
- (51) În cele din urmă, decizia de inițiere a procedurii a observat că, întrucât decizia din 2012 privind SIEG ⁽¹⁶⁾ prevede exceptarea de la obligația de notificare numai pentru ajutoarele de stat destinate aeroporturilor cu mai puțin de 200 000 de pasageri, ajutorul în favoarea aeroportului Zweibrücken va trebui să fie notificat Comisiei pentru perioada începând de la 31 ianuarie 2014, chiar dacă s-ar putea considera că acesta respectă decizia din 2005 privind SIEG.

⁽¹⁵⁾ Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 312, 29.11.2005, p. 67).

⁽¹⁶⁾ Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3).

Compatibilitatea ajutorului în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației

- (52) În decizia de inițiere a procedurii s-a reamintit că ajutorul de exploatare nu este compatibil, în general, cu piața internă și că acesta poate fi declarat compatibil numai în mod excepțional și în condiții stricte. În conformitate cu punctul 27 din orientările din 2005 privind sectorul aviației, ajutorul de exploatare poate fi declarat compatibil doar pentru aeroporturile situate în cele mai defavorizate regiuni ale Uniunii, și anume cele care intră sub incidența articolului 107 alineatul (3) litera (a) din tratat, precum și regiunile cele mai îndepărtate și zonele cu densitate redusă a populației. S-a constatat că aeroportul Zweibrücken nu este situat în niciuna dintre aceste zone, astfel încât ajutorul nu poate fi considerat compatibil în temeiul dispozițiilor punctului 27 din orientări.
- (53) În ceea ce privește posibilitatea de a declara ajutorul de exploatare compatibil în temeiul punctului 4.2 din orientările din 2005 privind sectorul aviației, decizia de inițiere a procedurii a subliniat că respectivele criterii de compatibilitate de la punctul menționat sunt similare cu cele enumerate în decizia din 2005 privind SIEG. Întrucât Comisia ajunsese la concluzia preliminară că nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute în decizia din 2005 privind SIEG, aceasta a ajuns la aceeași concluzie în ceea ce privește condițiile prevăzute în orientările din 2005 privind sectorul aviației.
- (54) În cele din urmă, în decizia de inițiere a procedurii se constată, de asemenea, faptul că, începând cu 31 ianuarie 2012, normele prevăzute la punctul 4.2 din orientările din 2005 privind sectorul aviației sunt completate cu dispozițiile cadrului din 2012 privind SIEG⁽¹⁷⁾. Aceasta înseamnă că orice finanțare publică care intră sub incidența deciziei din 2005 privind SIEG, dar nu și a deciziei din 2012 privind SIEG, trebuie să îndeplinească, începând de la 31 ianuarie 2014, atât cerințele prevăzute la punctul 4.2 din orientările din 2005 privind sectorul aviației, cât și dispozițiile cadrului din 2012 privind SIEG.

Compatibilitatea ajutorului în temeiul orientărilor privind ajutoarele pentru salvare și restructurare

- (55) În cele din urmă, decizia de inițiere a procedurii a abordat eventuala compatibilitate a injecțiilor de capital în temeiul orientărilor privind ajutoarele pentru salvare și restructurare⁽¹⁸⁾. S-a constatat că, având în vedere faptul că aeroportul și-a început operațiunile comerciale abia în 2006, s-ar putea considera că acesta constituie o „întreprindere nouă” în sensul orientărilor privind ajutoarele de salvare și restructurare, excluzându-se astfel aplicarea acestora. De asemenea, s-a observat că nu a fost prezentat un plan de restructurare pe baza căruia ar fi putut fi acordat ajutorul.
- (56) Prin urmare, pe baza informațiilor disponibile, s-a concluzionat că ajutorul de exploatare acordat întreprinderilor FZG/FGAZ nu poate fi declarat compatibil cu piața internă.

3.2. AJUTOR POTENȚIAL CONSTÂND ÎNTR-UN ÎMPRUMUT BANCAR ȘI PARTICIPAREA ÎN CADRUL STRUCTURII INTERNE DE GESTIONARE CENTRALIZATĂ A LICHIDITĂȚILOR DEȚINUTĂ DE LANDUL RENANIA-PALATINAT**3.2.1. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII**

- (57) La 20 octombrie 2009, FZG a obținut un împrumut în valoare de [...] milioane EUR de la *Sparkasse Südpfalz*. Rata dobânzii a fost stabilită la 2,05 % pe an până la 15 octombrie 2012, după care părțile au putut renegocia condițiile. Landul Renania-Palatinat a acordat întreprinderii FZG o garanție de 100 % pentru împrumut, fără a solicita nicio remunerație sau garanție reală în schimb.
- (58) Începând cu 26 februarie 2003, FGAZ a avut, de asemenea, dreptul de a participa la „structura de gestionare centralizată a lichidităților” (*cash pool*) (și anume, un sistem de gestionare centralizată a finanțării) instituit de Ministerul de Finanțe al landului Renania-Palatinat. Structura de gestionare centralizată a lichidităților este un mecanism de refinanțare destinat întreprinderilor în cadrul cărora landul deține cel puțin 50 % din acțiuni.
- (59) Valoarea maximă a împrumutului pe care FGAZ îl putea obține din structura de gestionare centralizată a lichidităților a fost stabilită la 3,5 milioane EUR începând cu 16 ianuarie 2009 și la 6 milioane EUR la 1 octombrie 2009. FGAZ nu trebuie să furnizeze garanții reale, ratele dobânzii sunt stabilite pe baza ratei pentru împrumuturile pe termen scurt de tip *call money*, iar împrumuturile sunt returnate de fiecare dată când FGAZ are lichidități disponibile.

⁽¹⁷⁾ Comunicarea Comisiei privind cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (2011) (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

⁽¹⁸⁾ Comunicare a Comisiei: Liniile directoare comunitare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate (JO C 244, 1.10.2004, p. 2).

- (60) Germania a explicat că sistemul de gestionare centralizată a lichidităților funcționează după cum urmează: FGAZ solicită fonduri din structura de gestionare centralizată a lichidităților pentru a-și asigura lichiditatea și landul îi oferă fondurile respective din sistem. Ratele dobânzii aplicate sunt ratele pentru împrumuturile pe termen scurt de tip *call money* de pe piață. În cazul în care soldul structurii de gestionare centralizată a lichidităților este negativ, landul îl completează prin contractarea de împrumuturi de pe piață în nume propriu. Germania a explicat, de asemenea, că landul impune la rândul său condițiile obținute pe piața de capital participanților la structura de gestionare centralizată a lichidităților, permițând acestora – întreprinderilor în cadrul cărora landul deține majoritatea acțiunilor – să se refinațeze în aceleași condiții ca landul.
- (61) Germania a susținut că, până în mai 2006, soldul întreprinderii FGAZ în cadrul structurii de gestionare centralizată a lichidităților a fost întotdeauna pozitiv și abia ulterior a început să fie negativ. Germania a furnizat datele prevăzute în tabelul 5 privind soldul întreprinderii FGAZ în cadrul sistemului de gestionare centralizată a lichidităților în perioada 2006-2009.

Tabelul 5

Soldul întreprinderii FGAZ în cadrul sistemului de gestionare centralizată a lichidităților în perioada 2006-2009

An	Depozite	Retrageri	Bilanț la 31.12
2006	[...]	[...]	[...]
2007	[...]	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]

3.2.2. MOTIVELE CARE AU CONDUS LA ÎNȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

3.2.2.1. *Existența ajutorului*

- (62) În decizia de inițiere a procedurii, s-a arătat mai întâi că FZG și FGAZ constituie întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. În continuare, s-a constatat că garanția și structura de gestionare centralizată a lichidităților sunt în mod evident imputabile statului și acordate din resurse publice. Cu toate acestea, în ceea ce privește împrumutul în sine, în decizia de inițiere a procedurii Comisia a solicitat Germaniei informații suplimentare cu privire la chestiunea dacă acordarea împrumutului de către *Sparkasse Südpfalz*, o bancă publică, este imputabilă statului.
- (63) Decizia de inițiere a procedurii a aplicat testul operatorului economic privat în economia de piață pentru a determina dacă împrumutul, garanția sau structura de gestionare centralizată a lichidităților au conferit un avantaj întreprinderilor FZG/FGAZ. În ceea ce privește împrumutul și structura de gestionare centralizată a lichidităților, s-a constatat că este necesar să se evalueze dacă ambele respectă condițiile stabilite în Comunicarea din 2008 privind ratele de referință⁽¹⁹⁾. Întrucât nu au fost furnizate informații cu privire la rata dobânzii de referință relevantă, Comisia a solicitat Germaniei să furnizeze toate informațiile necesare pentru a evalua dacă împrumutul și structura de gestionare centralizată a lichidităților respectă condițiile stabilite în Comunicarea din 2008 privind ratele de referință.
- (64) În ceea ce privește garanția acordată de landul Renania-Palatinat, decizia de inițiere a procedurii a constatat că trebuie să evalueze dacă garanția constituie ajutor de stat în temeiul Comunicării privind garanțiile 20⁽²⁰⁾. Luând act de faptul că nu au fost disponibile informații suficiente, în decizia de inițiere a procedurii s-a solicitat Germaniei să furnizeze toate informațiile necesare pentru a evalua garanția în temeiul Comunicării privind garanțiile.
- (65) Având în vedere, de asemenea, că împrumutul, garanția și structura de gestionare centralizată a lichidităților au fost disponibile doar pentru întreprinderile FGAZ/FZG, decizia de inițiere a procedurii a constatat că acestea sunt selective. De asemenea, s-a considerat că – astfel cum s-a întâmplat în cazul finanțării publice a infrastructurii și al ajutorului de exploatare – nu se poate exclude că împrumutul, garanția și structura de gestionare a lichidităților au avut un efect de denaturare a concurenței.

⁽¹⁹⁾ Comunicare a Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont din 12 decembrie 2007 (JO C 14, 19.1.2008, p. 6).

⁽²⁰⁾ Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE ajutoarelor de stat sub formă de garanții (JO C 155, 20.6.2008, p. 10).

- (66) Pe baza informațiilor disponibile, decizia de inițiere a procedurii a concluzionat, prin urmare, că împrumutul, garanția și structura de gestionare a lichidităților constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Eventuala compatibilitate a măsurilor respective nu a fost evaluată.

3.3. REDUCERI ALE TARIFELOR DE AEROPORT PENTRU COMPANIILE AERIENE RYANAIR, GERMANWINGS ȘI TUIFLY

3.3.1. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII

- (67) Lista tarifelor de aeroport prezentată de Germania a intrat în vigoare la 1 octombrie 2005. Conform listei respective, tarifele de aterizare sunt stabilite prin raportare la greutatea maximă la decolare a aeronavei (*maximum take-off weight* – MTOW) și la numărul de pasageri îmbarcați. Cu toate acestea, pentru zborurile regulate cu mai mult de 50 de pasageri, este prevăzută o sumă forfetară de 6 EUR pe călător. Suma forfetară acoperă toate tarifele de aeroport, inclusiv tariful de securitate de 3,58 EUR.
- (68) Sunt disponibile o serie de reduceri atunci când sunt îndeplinite anumite condiții:
- (a) Conexiuni noi regulate: aeroportul acordă o reducere de 100 % a tarifelor de aterizare, de handling și pentru serviciile destinate pasagerilor pe o perioadă de douăsprezece luni pentru orice companie aeriană care deservește o rută nouă dinspre Zweibrücken, atât timp cât noua destinație este deservită zilnic în timpul verii și cel puțin de trei ori pe săptămână în timpul programului de iarnă. În cazul în care compania aeriană stabilește baza aeronavei pe aeroport, reducerea de 100 % poate fi prelungită pentru o perioadă suplimentară de șase luni.
- (b) Conexiuni noi de tip charter: aeroportul acordă o reducere de 100 % a tarifelor de aterizare, de handling și pentru serviciile destinate pasagerilor oricăror companii aeriene care deserveșc rute noi din aeroportul Zweibrücken până la un prag de 100 000 de pasageri; în consecință, pentru primii 100 000 de pasageri, nu trebuie să fie plătite tarife de aterizare, de handling sau pentru serviciile destinate pasagerilor. Compania aeriană trebuie să deservească noua destinație zilnic în timpul verii și cel puțin de trei ori pe săptămână în timpul programului de iarnă. Companiile aeriene care îndeplinesc anumite condiții suplimentare – cum ar fi creșterea frecvenței serviciilor furnizate cu 50 %-100 % în două programe consecutive de vară și atingerea unui anumit prag al numărului de pasageri – beneficiază de o nouă reducere de 100 % pentru un număr suplimentar de 50 000-100 000 de pasageri.

3.3.1.1. Tarifele plătite de Germanwings

- (69) În perioada august-septembrie 2006, Germanwings și FZG au încheiat un acord privind stabilirea rutei Zweibrücken – Berlin-Schönefeld, începând din luna septembrie 2006. Acordul prevede tarife în valoare de [...] EUR pe pasager, care acoperă aterizarea, parcare, serviciile destinate pasagerilor și tarifele de securitate. Tarifele au fost reduse cu [...] pentru primul an de funcționare. Începând cu 16 septembrie 2007, Germanwings a plătit [...] EUR pe pasager, în timp ce, începând cu 1 ianuarie 2008, plata s-a redus la [...] EUR pe pasager. La 9 ianuarie 2011, Germanwings și-a încetat serviciile de la și către aeroportul Zweibrücken.

3.3.1.2. Tarifele plătite de TUIfly

- (70) Germania a furnizat un acord încheiat între FZG și TUIfly, conform căruia TUIfly a trebuit să plătească o sumă forfetară de [...] EUR pe pasager, care acoperea toate cheltuielile relevante. Cu toate acestea, Germania a susținut totodată că TUIfly a fost scutită de toate tarifele pentru primii [...] pasageri. După atingerea numărului de pasageri la 1 august 2010, TUIfly a plătit o sumă forfetară de [...] pe pasager.

3.3.1.3. Tarifele plătite de Ryanair

- (71) Ryanair a deservit ruta Zweibrücken – Londra-Stansted în perioada 28 octombrie 2008-22 septembrie 2009. Pentru primul an de funcționare, FZG și Ryanair au convenit [...]. În schimb, Ryanair s-a angajat să atingă cel puțin un număr de [...] pasageri pe an. Potrivit Germaniei, Ryanair a plătit [...].

3.3.1.4. Serviciile de care au beneficiat Germanwings, TUIfly și Ryanair

- (72) Toate acordurile încheiate între FZG și diferitele companii aeriene conțin o secțiune privind serviciile și tarifele suplimentare. Tabelul 6 conține o comparație a celor mai importante servicii suplimentare și a prețurilor percepute companiilor aeriene respective.

Tabelul 6

Servicii și tarife suplimentare

Serviciu	Preț TUIFly	Preț Germanwings	Preț Ryanair
Demaror cu aer comprimat	[...]	[...]	[...]
Sursă de putere la sol	[...]	[...]	[...]
Curățarea aeronavelor (standard)	[...]	[...]	[...]
Curățarea aeronavelor (peste noapte)	[...]	[...]	[...]
Degivrarea aeronavelor	[...]	[...]	[...]
Lichid de degivrare și apă	[...]	[...]	[...]
Spațiu gol de perete pentru publicitate	[...]	[...]	[...]
Tariful pentru închirierea de autoturisme	[...]	[...]	[...]
Acces la hangar pentru întreținere tehnică ad hoc	[...]	[...]	[...]
Minimum 4 conferințe de presă pe an	[...]	[...]	[...]
Două deplasări pe an pentru jurnaliști, organizate de aeroport	[...]	[...]	[...]
Calculatoare, imprimante, telefoane, fax și echipamente SITA	[...]	[...]	[...]

3.3.2. MOTIVELE CARE AU CONDUS LA ÎNȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

3.3.2.1. Existența ajutorului

- (73) Decizia de inițiere a procedurii a constatat mai întâi că, întrucât FZG, care a acordat reducerile tarifelor de aeroport pentru diferitele companii aeriene, este integral deținută și controlată de stat, reducerile respective trebuie considerate ca fiind acordate prin renunțarea la resurse de stat. De asemenea, s-a considerat că este foarte probabil ca statul să fi fost implicat în încheierea efectivă a acordurilor cu diferitele companii aeriene și că autoritatea de supraveghere publică competentă a trebuit să aprobe lista tarifelor de aeroport, ceea ce face ca acordarea reducerilor la tarifele de aeroport pentru diferite companii aeriene să fie imputabilă statului.
- (74) Pentru a răspunde la întrebarea dacă reducerile au oferit un avantaj pentru companiile aeriene respective, decizia de inițiere a procedurii a reamintit că ar trebui să se evalueze dacă FZG a acționat ca un operator economic privat în economia de piață atunci când a acordat reducerile. Pentru a respecta testul operatorului privat în economia de piață, este necesar să se demonstreze că decizia de a acorda reducerile s-a bazat pe o logică economică solidă și a îmbunătățit profitabilitatea aeroportului. De asemenea, veniturile generate de aeroport în cadrul unui acord cu o anumită companie aeriană nu pot fi mai scăzute decât costurile de furnizare a serviciilor aeroportuare suportate de compania aeriană respectivă.

- (75) În decizia de inițiere a procedurii s-a constatat că nu există nicio indicație că Germania a comparat costurile și veniturile estimate pe durata acordurilor cu respectiva companie aeriană. Germania a furnizat doar un plan de afaceri pe termen mediu pentru perioada 2011-2015. În acest sens, în decizia de inițiere a procedurii s-a considerat că nu este sigur dacă veniturile generate de acordurile încheiate cu respectivele companii aeriene au fost suficiente pentru a acoperi costurile aferente furnizării de servicii aeroportuare pentru acestea. S-a observat că, de la începerea operațiunilor comerciale, FZG a generat pierderi tot mai mari și că acordurile nu includ clauze, comune în alte acorduri, care să permită întreprinderii FZG să recupereze reducerile acordate în cazul în care companiile aeriene decid să își înceteze activitatea pe aeroportul Zweibrücken.
- (76) În decizia de inițiere a procedurii s-a considerat, de asemenea, că dacă aeroportul Zweibrücken ar fi acționat ca un operator economic privat în economia de piață, acesta ar fi trebuit să analizeze dacă închiderea aeroportului ar fi fost mai puțin costisitoare decât continuarea exploatarea. Comisia a solicitat Germaniei să ofere informații cu privire la costurile de închidere a aeroportului în comparație cu costurile de continuare a exploatarea acestuia. În cele din urmă, decizia de inițiere a procedurii a constatat că reducerile par să includă tarifele de securitate pe care FZG a trebuit să plătească serviciului de pază și protecție. S-a observat că niciun preț perceput companiilor aeriene care nu permite întreprinderii FZG să recupereze costurile respective nu constituie un avantaj pentru companiile aeriene în cauză. În concluzie, decizia de inițiere a procedurii a exprimat îndoieli serioase în ceea ce privește conformitatea reducerilor acordate diferitelor companii aeriene cu principiul operatorului economic privat în economia de piață.
- (77) În sfârșit, având în vedere că respectivele companii aeriene și-au desfășurat activitatea pe o piață concurențială și că orice avantaj acordat acestora le-ar permite să își consolideze poziția pe piața respectivă, decizia de inițiere a procedurii a constatat că reducerea tarifelor este susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența.
- (78) Decizia de inițiere a procedurii a ajuns la concluzia preliminară că tarifele reduse constituie ajutoare de stat acordate companiilor aeriene respective (Germanwings, TUIFly și Ryanair).

3.3.2.2. *Compatibilitate*

- (79) Decizia de inițiere a procedurii a evaluat dacă tarifele reduse pot fi considerate ajutoare la înființare compatibile în temeiul secțiunii 5 din orientările din 2005 privind sectorul aviației. În evaluarea sa, Comisia și-a exprimat îndoiele cu privire la măsura în care au fost îndeplinite toate condițiile de compatibilitate a ajutorului la înființare.
- (80) În special, decizia de inițiere a procedurii a constatat că:
- (a) există îndoiele cu privire la faptul dacă tarifele reduse îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 79 litera (c) din orientările din 2005 privind sectorul aviației, întrucât nu este clar dacă și cum au fost legate reducerile de o creștere a numărului de pasageri;
 - (b) există îndoiele cu privire la faptul dacă tarifele reduse îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 79 litera (d) din orientările din 2005 privind sectorul aviației, întrucât nu este clar dacă acestea au fost degresive și cu o durată limitată;
 - (c) există îndoiele cu privire la faptul dacă tarifele reduse îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 79 litera (e) din orientările din 2005 privind sectorul aviației, întrucât nu este clar care sunt costurile acoperite de tarifele reduse;
 - (d) există îndoiele cu privire la faptul dacă tarifele reduse îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 79 litera (f) din orientările din 2005 privind sectorul aviației, întrucât măsura nu pare să fie legată de costurile eligibile;
 - (e) există îndoiele cu privire la faptul dacă tarifele reduse îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 79 litera (h) din orientările din 2005 privind sectorul aviației, întrucât nu există niciun indiciu că FZG și-a făcut cunoscută intenția de a acorda reducerile și că le-a oferit și altor companii aeriene;
 - (f) există îndoiele cu privire la faptul dacă tarifele reduse îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 79 litera (i) din orientările din 2005 privind sectorul aviației, întrucât nu au fost prezentate planuri de afaceri privind profitabilitatea rutelor beneficiare și nu este clar dacă a existat vreun impact asupra rutelor concurente;

- (g) există îndoieli cu privire la faptul dacă tarifele reduse îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 79 litera (j) din orientările din 2005 privind sectorul aviației, întrucât nu s-a găsit niciun indiciu că lista solicitată a fost prezentată;
- (h) există îndoieli cu privire la faptul dacă tarifele reduse îndeplinesc condițiile prevăzute la punctele 79 litera (k) și 79 litera (l) din orientările din 2005 privind sectorul aviației; și
- (i) există îndoieli cu privire la faptul dacă tarifele reduse îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 80 din orientările din 2005 privind sectorul aviației, întrucât nu este clar dacă tarifele reduse au fost cumulate cu alte tipuri de ajutoare.
- (81) Prin urmare, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că tarifele reduse nu pot fi considerate ca fiind ajutor la înființare compatibil, întrucât acestea nu îndeplinesc toate condițiile prevăzute în secțiunea 5 din orientările din 2005 privind sectorul aviației.

3.4. ACORDURILE DE MARKETING ÎNCHEIATE CU RYANAIR ȘI AMS

3.4.1. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII

- (82) Au fost încheiate două acorduri de servicii de marketing cu Ryanair și cu filiala sa, AMS. În cadrul primului acord, încheiat între Ryanair și FZG, aceasta din urmă a plătit suma de [...] EUR către Ryanair pentru diferite activități de marketing desfășurate de Ryanair.
- (83) Un al doilea acord a fost încheiat la 6 octombrie 2008 între landul Renania-Palatinat, reprezentat de Ministerul economiei, traficului, agriculturii și viticulturii, și AMS. Nici FGAZ și nici FZG nu sunt părți ale acordului. În temeiul acordului, AMS a furnizat diverse servicii de marketing, cum ar fi amplasarea de link-uri pe site-ul Ryanair către site-uri stabilite de land și introducerea unor texte scurte despre landul Renania-Palatinat pe site-ul Ryanair. În cursul primului an, landul a plătit întreprinderii AMS o sumă totală de [...] EUR, în timp ce, pentru al doilea an, serviciile urmau să fie reduse, iar landul ar fi trebuit să plătească suma de [...] EUR.
- (84) Întrucât Ryanair și-a încetat serviciile către și dinspre Zweibrücken după mai puțin de un an, acordul de marketing pentru al doilea an a fost anulat în cele din urmă și prețul pentru primul an a fost redus la [...] din prețul convenit. În practică, landul Renania-Palatinat a plătit ulterior întreprinderii AMS o sumă totală de 320 833 EUR pentru servicii de marketing. Se pare că AMS a realizat toate activitățile convenite.

3.4.2. MOTIVELE CARE AU CONDUS LA ÎNȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

3.4.2.1. *Existența ajutorului*

- (85) Decizia de inițiere a procedurii constată, în primul rând, că plățile efectuate de landul Renania-Palatinat către Ryanair/AMS implică resurse de stat și sunt imputabile statului. În măsura în care prețul plătit de landul Renania-Palatinat depășește valoarea economică a serviciilor furnizate de AMS/Ryanair, acesta constituie o pierdere de resurse de stat.
- (86) Pentru a evalua dacă acordurile de servicii de marketing au conferit un avantaj întreprinderilor AMS/Ryanair, Comisia a trebuit să aplice din nou principiul operatorului economic privat în economia de piață. Comisia a observat că, pe aeroportul Zweibrücken, numai Ryanair a beneficiat de sprijin pentru marketing într-o astfel de măsură, că plățile nu par a fi condiționate de un impact măsurabil al măsurilor de marketing (cum ar fi o creștere a numărului de pasageri) și că nu se cunoaște dacă landul Renania-Palatinat deține controlul asupra furnizării serviciilor de marketing de către AMS/Ryanair. De asemenea, decizia de inițiere a procedurii a constatat că acordul de servicii de marketing a fost legat în mod clar de ruta Zweibrücken – London-Stansted, astfel încât acesta ar putea fi considerat un stimulent pentru noua rută instituită de Ryanair în octombrie 2008. Ținând seama de faptul că Ryanair a beneficiat în mod direct de activitățile de marketing, s-a concluzionat că Ryanair ar fi trebuit să acopere cel puțin o parte din costurile aferente. În concluzie, Comisia și-a exprimat îndoiala că landul Renania-Palatinat a acționat ca un operator economic privat în economia de piață, acordând astfel un avantaj în favoarea întreprinderilor AMS/Ryanair.
- (87) Întrucât sprijinul pentru marketing a fost acordat numai întreprinderilor AMS/Ryanair, rezultă în mod clar că măsura este selectivă. Pentru aceleași motive ca cele prezentate cu privire la tarifele de aeroport reduse, decizia de inițiere a procedurii a constatat, de asemenea, că măsura afectează schimburile comerciale dintre statele membre și denaturează sau amenință să denatureze concurența. În consecință, Comisia a concluzionat că sprijinul pentru marketing constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

3.4.2.2. *Compatibilitate*

- (88) Decizia de inițiere a procedurii a evaluat dacă sprijinul pentru marketing acordat întreprinderilor AMS/Ryanair poate fi considerat ajutor la înființare compatibil în temeiul secțiunii 5 din orientările din 2005 privind sectorul aviației. În evaluarea sa, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la măsura în care au fost îndeplinite diferitele condiții de compatibilitate a ajutorului la înființare. Motivele au fost, în esență, aceleași ca cele menționate în considerentul 80 din prezenta decizie cu privire la compatibilitatea tarifelor reduse. În consecință, Comisia a ajuns la concluzia că sprijinul pentru marketing nu constituie ajutor la înființare compatibil.

4. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE GERMANIA

4.1. FINANȚAREA PUBLICĂ A AEROPORTULUI ZWEIBRÜCKEN DE CĂTRE LANDUL RENANIA-PALATINAT/ASOCIAȚIA ZEF

4.1.1. INFRASTRUCTURĂ

4.1.1.1. *Existența ajutorului*

Activitate economică și avantaj

- (89) Autoritățile germane au amintit mai întâi că nu sunt de acord cu poziția Comisiei conform căreia construirea infrastructurii aeroportuare constituie o activitate economică. Subliniind faptul că, în principal, Comisia a făcut referire la hotărârea Tribunalului în cauza *Leipzig-Halle*, Germania a remarcat că un recurs împotriva hotărârii respective este încă pendinte în fața Curții de Justiție, abținându-se de la a-și asuma o poziție până la pronunțarea hotărârii Curții de Justiție.
- (90) În al doilea rând, autoritățile germane au afirmat că niciuna dintre investițiile în infrastructură realizate înainte de 2006, când aeroportul Zweibrücken a început operațiunile comerciale, nu au făcut obiectul normelor privind ajutoarele de stat. Până în 2006, aeroportul a fost utilizat doar în scopuri legate de aviația militară și de aviația generală, iar autoritățile germane au susținut că furnizarea de servicii aeroportuare în astfel de scopuri nu constituie o activitate economică. În orice caz, s-a afirmat că, având în vedere dimensiunea redusă a operațiunilor de pe aeroportul Zweibrücken până în 2006 (nu s-au înregistrat niciodată mai mult de 30 000 de pasageri pe an până în 2006), orice finanțare publică nu denaturează sau nu amenință să denatureze concurența și nu are niciun efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.
- (91) În al treilea rând, autoritățile germane au susținut că majoritatea investițiilor sprijinite prin subvenții publice se înscriu în sfera sectoarelor de competență publică. S-a subliniat faptul că cea mai mare parte a investițiilor au fost necesare pentru a garanta siguranța operațiunilor pe aeroport (în special în urma unui ordin emis de autoritatea de supraveghere competentă în materie de siguranță și a plângerilor formulate de asociația piloților „Cockpit”). Prin urmare, toate măsurile legate de garantarea siguranței operațiunilor pe aeroport au fost considerate ca intrând în sfera sectoarelor de competență publică.
- (92) Germania s-a opus ferm argumentului potrivit căruia orice măsuri care intră în sfera sectoarelor de competență publică ar putea, chiar dacă numai parțial, să confere un avantaj pentru aeroportul respectiv în cazul în care finanțarea nu a fost acordată în mod nediscriminatoriu tuturor celorlalte aeroporturi din statul membru în cauză. Germania a susținut că finanțarea măsurilor care intră în sfera sectoarelor de competență publică nu constituie ajutor de stat, indiferent dacă unul sau toate aeroporturile trebuie să suporte costurile pentru astfel de măsuri. În acest sens, ar trebui să existe o interpretare uniformă a noțiunii de „sferă a sectoarelor de competență publică”, în special având în vedere modulurile diferite în care statele membre definesc acest concept.
- (93) Germania a prezentat o listă a investițiilor realizate în legătură cu sfera sectoarelor de competență publică între 2006 și 2009 (pentru comparație, valoarea totală a investițiilor în această perioadă a fost de 22 476 812 EUR).

Tabelul 7

Prezentare generală a costurilor care intră în sfera sectoarelor de competență publică transmisă de Germania ⁽²¹⁾

	Măsuri	Costuri	Costuri totale
2006	[...]	[...]	[...]

⁽²¹⁾ Transmisă ca anexa 8 la scrisoarea Germaniei din 27 ianuarie 2011.

	Măsuri	Costuri	Costuri totale
2007	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
2008	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
2009	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
Total general	19 707 315 EUR		

- (94) În opinia Germaniei, măsurile de securitate aeroportuară în conformitate cu articolul 8 din *Luftsicherheitsgesetz* (Legea privind securitatea aeriană), măsurile de garantare a siguranței operaționale, măsurile de control aerian și de siguranță aeriană în conformitate cu articolul 27c alineatul (2) din *Luftsicherheitsgesetz* (Legea privind securitatea aeriană), serviciile meteorologice, precum și serviciile de pompieri intră în sfera sectoarelor de competență publică, ca investiții sau costuri de exploatare.
- (95) Germania a susținut că, în ceea ce privește măsurile de control aerian și de siguranță aeriană, finanțarea acestor activități trebuie să fie analizată având în vedere articolul 27c alineatul (2) din *Luftsicherheitsgesetz*. În temeiul dispoziției menționate, se face distincția între anumite aeroporturi, pentru care finanțarea măsurilor de siguranță la nivel federal este considerată esențială din motive legate de siguranță și de politică în domeniul transporturilor, și alte aeroporturi regionale, pentru care măsurile nu sunt considerate ca fiind strict necesare la nivel federal. Din acest motiv, este justificat ca landul să finanțeze din surse publice măsurile de control aerian și de siguranță aeriană pe aeroporturile regionale, cum ar fi aeroportul Zweibrücken, întrucât, în caz contrar, cheltuielile respective ar trebui să fie suportate din resurse proprii. Prin urmare, Germania consideră că finanțarea măsurilor de control aerian și de siguranță aeriană, indiferent dacă este efectuată direct de către stat la nivel federal sau de către landuri, intră în sfera sectoarelor de competență publică în toate cazurile.
- (96) De asemenea, potrivit Germaniei, costurile pentru serviciile de pompieri nu sunt reglementate la nivel federal, ci intră în sfera de competență a landurilor, acesta fiind motivul pentru care serviciile de pompieri nu sunt finanțate de către stat în toate aeroporturile. Germania susține că diferența de tratament se bazează pe motive istorice și obiective. În principal, aceasta ține de natura activității aeroportului, întrucât aeroporturile regionale mai mici nu sunt în măsură să suporte costurile fixe ridicate implicate de un serviciu de pompieri, prin urmare, acestea vor fi suportate de către landul respectiv.
- (97) În ceea ce privește lucrările de renovare a pistei, Germania a susținut că măsurile conexe intră în sfera sectoarelor de competență publică, întrucât acestea sunt necesare urgent pentru a garanta o utilizare sigură a aeroportului Zweibrücken. Germania a susținut, în această privință, că utilizarea, chiar și în scopuri militare, nu ar fi fost posibilă în absența măsurilor respective. Prin urmare, renovarea a fost necesară pentru a se asigura că este posibilă utilizarea pentru aviația militară și aviația generală. Prin urmare, potrivit Germaniei, costurile de renovare nu sunt legate exclusiv de aviația comercială.
- (98) În acest sens, Germania a declarat că tipul lucrărilor de renovare și costurile aferente au fost necesare din cauza istoricului militar al aeroportului. Potrivit Germaniei, lucrările implică anumite riscuri, întrucât prezența bombelor neexplodate în urma războiului nu poate fi exclusă. De fapt, se pare că două bombe neexplodate au fost eliminate în cursul lucrărilor de renovare.

- (99) În rest, lucrările de renovare au inclus, printre altele, adaptarea pistei la standarde moderne în ceea ce privește lățimea, refacerea sistemului de canalizare, luminile de semnalizare și de protecție, elementele de semnalizare, sistemul de alimentare cu energie în caz de urgență cu rețea în paralel și extinderea gardului și a căii de rulare. Lucrările de renovare care au vizat sistemul de iluminat, elementele de semnalizare și înălțarea căii de rulare au fost solicitate în plângerile prezentate de asociația piloților „Cockpit”. O altă parte importantă a lucrărilor de renovare a constat în reorganizarea securității aeroportuare, care a inclus noi garduri, porți, supraveghere video și interfon, instalarea de uși glisante, canale prin cablu etc.
- (100) În cele din urmă, Germania a susținut că închiderea aeroportului Zweibrücken nu a fost considerată niciodată o opțiune viabilă, întrucât funcționarea continuă a aeroportului a fost impusă prin prisma scopului legat de aviația militară și generală pe care îl deservește. În acest sens, Germania a susținut, de asemenea, că închiderea și desființarea aeroportului ar presupune costuri nejustificate care depășesc cu mult costurile investite. Cu toate acestea, Germania nu a prezentat nicio estimare a costurilor aferente închiderii sau o comparație a costurilor respective cu cele aferente continuării operațiunilor.
- (101) În acest context, Germania a susținut că furnizarea de servicii aeroportuare pentru aviația comercială este justificată din punct de vedere economic. Germania a argumentat că cea mai mare parte din costuri ar trebui să fie suportată, în orice caz, pentru a furniza servicii aeroportuare utilizatorilor din aviația militară și generală (infrastructură etc.), astfel încât utilizarea, de asemenea, în scopuri legate de aviația comercială generează doar costuri suplimentare limitate, creând, în același timp, venituri suplimentare.

Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

- (102) Germania a afirmat că finanțarea publică a infrastructurii aeroportului Zweibrücken nu denaturează concurența și nu are niciun efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre. Germania a susținut, de asemenea, că simplul fapt că alte aeroporturi sunt situate în vecinătatea aeroportului Zweibrücken nu conduce la o denaturare a concurenței și nici la efecte asupra schimburilor comerciale. Germania a argumentat că aeroportul Zweibrücken nu se află în concurență cu aeroporturile enumerate în decizia de inițiere a procedurii, în special cu aeroportul Saarbrücken.
- (103) În ceea ce privește relația dintre aeroporturile Zweibrücken și Saarbrücken, Germania a declarat că cele două aeroporturi se completează reciproc, mai degrabă decât se află în concurență. Germania a explicat că cele două aeroporturi au profiluri diferite, care reies din infrastructura diferită: aeroportul Saarbrücken are o infrastructură pentru pasageri de calitate superioară (cum ar fi o clădire a terminalului modernă) și se axează pe zboruri regulate și pe călătorii în interes de afaceri; aeroportul Zweibrücken, pe de altă parte, are o pistă mai lungă cu o capacitate de încărcare mai mare, ceea ce îl face mai adecvat pentru aeronave mai grele care zboară pe distanțe lungi sau pentru transportul de marfă. Potrivit Germaniei, aeroportul Zweibrücken se concentrează, prin urmare, pe zboruri charter și pe transportul de marfă.
- (104) Pe baza complementarității aparente dintre aeroporturile Zweibrücken și Saarbrücken, Germania a declarat că este avută în vedere o colaborare mai strânsă între cele două aeroporturi. Germania a susținut, de asemenea, că guvernele regionale respective au decis deja să coopereze mai îndeaproape în viitor, preconizând crearea unui aeroport comun („Saar-Palatinate-Airport”) cu două locații (Saarbrücken și Zweibrücken). Potrivit Germaniei, cooperarea ar trebui să conducă la sinergii și la economii de fonduri. În cele din urmă, Germania a subliniat cererea pentru serviciile de aviație în regiune (ambele aeroporturi însumează deja împreună 750 000 de pasageri), susținând că numai aeroporturile Saarbrücken și Zweibrücken împreună pot răspunde în mod corespunzător cererii, în special pentru că celelalte aeroporturi învecinate nu pot servi ca substituenți. Potrivit Germaniei, noul „Saar-Palatinate-Airport” nu s-ar afla în concurență, prin urmare, cu aeroporturile învecinate, cum ar fi Luxemburg, Metz-Nancy-Lorraine și Frankfurt-Hahn.

4.1.1.2. Compatibilitate

- (105) Potrivit explicațiilor Germaniei, inclusiv în cazul în care finanțarea publică a măsurilor de infrastructură ar fi considerată a constitui ajutor de stat, acesta ar fi compatibil cu piața internă, întrucât respectă condițiile prevăzute la punctul 61 din orientările din 2005 privind sectorul aviației. Înainte de a discuta fiecare element prevăzut, Germania a subliniat faptul că investițiile în infrastructură realizate în Zweibrücken au fost relativ minore în comparație cu cele considerate ca fiind compatibile cu piața internă din alte aeroporturi regionale finanțate din fonduri publice și nu au făcut decât să contribuie la transformarea pentru uz civil a infrastructurii militare existente.

Construirea și exploatarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar

- (106) În primul rând, Germania a susținut că sprijinul public pentru investițiile în infrastructură îndeplinește un obiectiv clar definit de interes comun: investițiile în infrastructură au fost efectuate într-o regiune asistată, având ca obiectiv îmbunătățirea structurilor economice regionale. Germania a subliniat că finanțarea din partea Uniunii (care a fost acordată începând din 1991 prin intermediul programelor Konver I, Konver II și Perifra) a fost utilizată pentru a converti infrastructura militară pentru uz civil, finanțând, de exemplu, modernizarea și instalarea unui turn și drenarea pistei. Germania a afirmat că nu înțelege motivul pentru care Comisia are îndoieli cu privire la obiectivul de interes comun după ce a participat la finanțarea conversiei fostului aerodrom militar.
- (107) Prezentând contextul istoric, Germania a explicat că retragerea forțelor armate ale SUA de pe aerodromul Zweibrücken în 1991 a provocat probleme structurale semnificative în regiunea Zweibrücken, cum ar fi o rată a șomajului de 20 % în orașul Zweibrücken. Germania a declarat că transformarea aerodromului în aeroport civil ar servi, prin urmare, obiectivului de a crea locuri de muncă și de a îmbunătăți infrastructura economică regională. Germania a susținut, de asemenea, că serviciile furnizate de aeroport sunt indispensabile pentru regiune și că economia regională depinde în mare măsură de o infrastructură aviatică ușor accesibilă.
- (108) Germania a susținut că singurul motiv al Comisiei pentru a pune la îndoială conformitatea cu acest criteriu pare să fie apropierea și concurența aparentă cu aeroportul Saarbrücken. Ca răspuns, Germania a făcut din nou referire la complementaritatea dintre cele două aeroporturi, excluzând orice concurență între acestea. De asemenea, Germania a afirmat că apropierea față de alte aeroporturi regionale nu a fost un factor important pentru a stabili dacă infrastructura subvenționată îndeplinește un obiectiv de interes comun. Germania a declarat, de asemenea, că singurul factor relevant a fost interesul landului Renania-Palatinat, întrucât landul a dorit să deservească interesele comune în propriul teritoriu și să nu mai fie nevoit să se bazeze pe infrastructuri localizate în alte regiuni.

Infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit

- (109) Germania a explicat că infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit. Potrivit Germaniei, investițiile în infrastructură au fost limitate întotdeauna la completarea și extinderea infrastructurii existente, fără a crea structuri inutile de complicate sau de costisitoare. Germania a subliniat că nu a fost creat un aeroport nou în Zweibrücken, ci că pur și simplu un aeroport militar a fost transformat în aeroport de uz civil. De asemenea, Germania a subliniat că infrastructura este necesară pentru a crea locuri de muncă. Potrivit Germaniei, în landul Renania-Palatinat au fost create aproximativ 5 000 de locuri de muncă legate în mod direct sau indirect de existența aeroportului Zweibrücken. Din cele 5 000 de locuri de muncă, 2 708 au fost create în mod direct și indirect pe aeroport sau în jurul zonei de conversie până în 2011. Respectivul locuri de muncă au contribuit, de asemenea, la reducerea costurilor sociale (25 de milioane EUR pe an) și la crearea de venituri fiscale. Germania a declarat, de asemenea, că locurile de muncă sunt deosebit de importante în zonă, întrucât aceasta are o rată a șomajului care este în prezent cu 2 % mai mare decât rata medie a șomajului la nivelul landului. Germania a susținut că două expertize subliniază importanța aeroporturilor pentru economia regională ⁽²²⁾.
- (110) Germania a subliniat din nou că apropierea de aeroportul Saarbrücken nu subminează necesitatea și proporționalitatea infrastructurii de pe aeroportul Zweibrücken. Potrivit Germaniei, infrastructura aeroportului Zweibrücken este necesară pentru aeronavele grele și de mari dimensiuni, întrucât acestea pot ateriza numai în Zweibrücken pentru că pista aeroportului Saarbrücken nu are lungimea necesară. Germania susține în continuare că aeroportul Zweibrücken permite, de asemenea, efectuarea zborurilor de noapte, care sunt importante pentru transportul de marfă.

Infrastructura oferă perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu

- (111) Germania a declarat că infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, subliniind că numărul de pasageri pe aeroportul Zweibrücken a crescut de la doar 17 732 de pasageri în 2005 la 223 165 de pasageri în 2011. Germania a explicat că, în temeiul criteriului menționat, numai previziunile privind numerele de pasageri sunt relevante și că respectivele previziuni demonstrează o creștere a cererii în regiune. Făcând trimitere la studiul de prognoză elaborat de „Desel Consulting” și „Airport Research GmbH” în 2009, Germania a susținut că, până în 2025, se preconizează cel puțin o creștere de până la 1 350 000 de pasageri pe aeroportul Zweibrücken.

⁽²²⁾ Prof. Dr. Heuer und Prof. Dr. Klophaus, unter Mitarbeit von Dr. Berster and Wilken, Deutsches Zentrum für Luft – und Raumfahrt, Januar 2006, „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Zweibrücken”, S. 146; Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025”, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, September 2009, p. 85.

- (112) Germania a afirmat încă o dată că apropierea de aeroportul Saarbrücken nu diminuează perspectivele de utilizare pe termen mediu ale aeroportului Zweibrücken. Germania a prezentat previziuni care indică faptul că aeroportul Saarbrücken ar putea preconiza, de asemenea, creșterea numărului de pasageri, iar cooperarea prevăzută dintre cele două aeroporturi va garanta că acestea nu vor concura pentru aceiași pasageri în viitor.

Accesul egal și nediscriminatoriu la infrastructură

- (113) Germania a susținut că toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la aceasta în mod egal și nediscriminatoriu. Lista tarifelor din 2005 se aplică, în principiu, în mod uniform pentru toți utilizatorii aeroportului în aceleași condiții. Deși a declarat că, în practică, au fost convenite unele abateri de la lista oficială de tarife pentru zboruri regulate și charter, Germania a afirmat că reducerea tarifelor pentru primul an și alte reduceri au fost acordate tuturor companiilor aeriene în mod nediscriminatoriu, la cote comparabile.

Dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului Uniunii; principiile generale ale necesității și proporționalității

- (114) Germania a explicat că dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului comun, pe baza argumentelor deja prezentate. Potrivit Germaniei, măsurile respective au fost necesare deoarece aeroportul Zweibrücken nu poate fi înlocuit de aeroportul Saarbrücken. Germania a declarat, de asemenea, că investițiile în infrastructură au fost limitate la măsurile necesare pentru a garanta siguranța de funcționare a aeroportului. În acest context, Germania a subliniat că modernizarea pistei ar fi fost necesară chiar dacă aeroportul nu ar fi fost pus la dispoziție pentru aviația comercială.

4.1.2. AJUTOR DE EXPLOATARE

4.1.2.1. Existența ajutorului

- (115) În ceea ce privește chestiunea dacă exploatarea unui aeroport reprezintă o activitate economică, Germania a reiterat faptul că, până la data la care aeroportul a început să furnizeze servicii pentru aviația comercială în 2006, acesta a servit doar în scopuri legate de aviația militară și de aviația generală. În acest sens, Germania a susținut că finanțarea exploatării aeroportului în ceea ce privește activitățile respective nu constituie o activitate economică.
- (116) Germania a mai afirmat că cea mai mare parte a pierderilor suferite de FZG, care sunt acoperite de FGAZ în temeiul acordului P&L, provin din desfășurarea de către FZG a unor activități care intră în sfera sectoarelor de competență publică. Potrivit Germaniei, acoperirea costurilor legate de exercitarea prerogativelor de autoritate publică nu poate constitui ajutor de stat.
- (117) În ceea ce privește celelalte elemente din definiția ajutorului de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat, Germania a făcut trimitere la argumentele pe care le-a prezentat în această privință în ceea ce privește măsurile de investiții în infrastructură, considerând că acestea se aplică, de asemenea, în speță.

4.1.2.2. Compatibilitate

Decizia din 2005 privind SIEG

- (118) Germania a susținut că plățile anuale care acoperă pierderile întreprinderii FZG respectă principiile prevăzute în decizia din 2005 privind SIEG. Germania a afirmat că autorizația de funcționare a aeroportului, care impune o obligație de exploatare, constituie actul de atribuire. De asemenea, Germania a afirmat că aeroportului i-a fost încredințată cel puțin „în fapt” prestarea unui SIEG. Potrivit Germaniei, chiar și în cazul în care, cu toate acestea, Comisia ar aprecia că nu a existat un act de atribuire, ajutorul de exploatare acordat aeroportului ar respecta totuși principiile normelor privind SIEG și, prin urmare, ar trebui să fie considerat compatibil cu piața internă.
- (119) De asemenea, Germania a respins sugestia Comisiei potrivit căreia obligația de exploatare în temeiul autorizației de funcționare a aeroportului ar înceta în mod automat în cazul în care aeroportul și-ar înceta activitatea. Germania a afirmat că sprijinul financiar acordat aeroportului permite aeroportului să își continue activitatea și, prin urmare, să își îndeplinească obligația de exploatare, și anume să furnizeze SIEG care i-a fost încredințat. Germania a susținut în continuare că prevenirea închiderii aeroportului stă la baza dreptului de funcționare.

- (120) În ceea ce privește puterea largă de apreciere a statelor membre pentru definirea noțiunii de SIEG, Germania a subliniat că dispune de o anumită putere de apreciere pentru a stabili necesitatea și măsura în care se încredințează aeroportului prestarea unui SIEG. În măsura în care Comisia a făcut referire la apropierea de aeroportul Saarbrücken, Germania a subliniat din nou că, în absența celor două aeroporturi, regiunea ar avea de suferit de pe urma unei oferte insuficiente de servicii aeroportuare, ceea ce conduce la necesitatea de a încredința ambelor aeroporturi prestarea unui SIEG.

Punctele 4.2 și 4.3 din orientările din 2005 privind sectorul aviației

- (121) Germania a afirmat că, inclusiv în cazul în care se consideră că ajutorul de exploatare nu a fost scutit de obligația de notificare în temeiul deciziei din 2005 privind SIEG, acesta ar fi compatibil în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.
- (122) De la bun început, Germania a subliniat că o mare parte din pierderile acoperite rezultă din activitățile desfășurate de aeroport care intră în sfera sectoarelor de competență publică. De asemenea, aceasta a arătat că acordul P&L nu acoperă costurile pe care un operator aeroportuar ar fi trebuit să le suporte „în mod normal”. Aceasta a susținut, în acest context, că o mare parte din costurile care nu sunt legate de desfășurarea unor activități care intră în sfera sectoarelor de competență publică provin din istoria aeroportului Zweibrücken și, în acest sens, nu sunt „costuri normale”. Germania a susținut că aeroportul are obligația de a răspunde necesităților legate de aviația generală și a fost nevoit să suporte anumite costuri pentru a transforma infrastructurile militare existente.
- (123) În orice caz, potrivit Germaniei, condițiile prevăzute în secțiunile 4.2 și 4.3 din orientările din 2005 privind sectorul aviației au fost îndeplinite „în fapt”. În special, Germania a afirmat că, întrucât sunt acoperite doar pierderile efective, se poate exclude prezența supracompensării.

4.2. AJUTOR POTENȚIAL CONSTÂND ÎNTR-UN ÎMPRUMUT BANCAR ȘI PARTICIPAREA ÎN CADRUL STRUCTURII INTERNE DE GESTIONARE CENTRALIZATĂ A LICHIDITĂȚILOR DEȚINUTĂ DE LANDUL RENANIA-PALATINAT

- (124) În ceea ce privește împrumutul bancar, Germania a afirmat că *Sparkasse Südwestpfalz*, care a acordat împrumutul, funcționează ca o bancă comercială normală și a acționat ca atare la acordarea împrumutului, astfel încât decizia de acordare a împrumutului nu este imputabilă statului. Germania a declarat, de asemenea că, la contractarea împrumutului, FZG a comparat oferte provenind de la diferite bănci, iar împrumutul acordat de *Sparkasse* a respectat condițiile pieței.
- (125) În ceea ce privește garantarea în proporție de 100 % a împrumutului acordat de către land, Germania a susținut că este o practică comercială normală ca un acționar să garanteze împrumuturile contractate de filialele sale. În orice caz, Germania a susținut că împrumutul a fost utilizat exclusiv pentru modernizarea pistei, a fost impus de preocupările în materie de siguranță și, prin urmare, intră în sfera sectoarelor de competență publică. Având în vedere că, prin urmare, măsura finanțată prin împrumutul acordat nu face obiectul normelor privind ajutoarele de stat, Germania a susținut că garanția acordată de land nu constituie ajutor de stat. În cele din urmă, Germania a afirmat că, inclusiv în cazul în care s-ar considera că garanția face obiectul normelor privind ajutoarele de stat, nu s-a acordat niciun avantaj întreprinderii FZG, întrucât rata dobânzii pentru împrumutul garantat a fost în continuare mai ridicată decât cea a împrumuturilor comparabile acordate întreprinderii FGAZ, care nu au fost acoperite de o garanție.
- (126) În ceea ce privește structura internă de gestionare centralizată a lichidităților, Germania a susținut că structura internă de gestionare centralizată a lichidităților la nivelul landului este un mecanism normal de finanțare utilizat în relațiile dintre societăți-mamă și filiale. Germania a afirmat că structura internă de gestionare centralizată a lichidităților este un instrument financiar instituit de land în 2002. Instituțiile și fundațiile landului și toate întreprinderile de drept privat în cadrul cărora landul deține mai mult de 50 % pot participa la structura de gestionare centralizată a lichidităților. Germania a explicat că soldul zilnic al contului structurii de gestionare centralizată a lichidităților este administrat în comun de „Landeshauptkasse” a landului.
- (127) Potrivit Germaniei, structura de gestionare centralizată a lichidităților nu este finanțată direct de la bugetul landului, ci din surplusul de lichidități al participanților. Germania explică în continuare că orice surplus de lichidități în cadrul structurii de gestionare centralizată a lichidităților este investit pe piețele de capital; în mod similar, deficitul este echilibrat prin împrumuturi obținute pe piața de capital. Astfel, Germania este de opinie că orice sprijin financiar provenind din structura de gestionare centralizată a lichidităților nu este acordat prin intermediul unor resurse de stat și nu este imputabil statului.
- (128) Germania a subliniat că, deși nu sunt necesare garanții reale de la întreprinderile care beneficiază de structura de gestionare centralizată a lichidităților, acestea se află sub supravegherea landului și, ca acționar majoritar al întreprinderii FGAZ, landul ar putea solicita întotdeauna garanții.

- (129) În opinia Germaniei, se justifică din punct de vedere economic ca întreprinderea-mamă să permită filialelor sale să se autofinanțeze la rate comparabile cu cele de care beneficiază întreprinderea-mamă însăși – în cazul de față, landul Renania-Palatinat. Potrivit Germaniei, finanțarea provenită din structura de gestionare centralizată a lichidităților nu poate fi comparată, prin urmare, cu un împrumut clasic. În sfârșit, Germania a susținut că landul nu a alocat niciodată resurse din bugetul său obișnuit în structura de gestionare centralizată a lichidităților, ci a preluat mai degrabă capital de pe piață, atunci când a fost necesar.
- (130) Susținând faptul că împrumutul, garanția și structura de gestionare centralizată a lichidităților nu constituie ajutoare de stat, Germania nu a prezentat argumente cu privire la compatibilitatea acestora.

4.3. REDUCERI ALE TARIFELOR DE AEROPORT PENTRU RYANAIR, GERMANWINGS ȘI TUIFly

- (131) Germania a susținut că acordurile încheiate între aeroportul Zweibrücken și diferitele companii aeriene nu conțin niciun element de ajutor de stat, întrucât acestea nu au fost niciodată imputabile statului. Germania a afirmat că negocierea și încheierea acordurilor respective a fost responsabilitatea întreprinderii FZG, intrând în domeniul de aplicare a sarcinilor pur comerciale. Potrivit Germaniei, în timp ce acordurile au fost discutate cu consiliul de supraveghere al întreprinderii FZG, landul Renania-Palatinat a fost implicat doar indirect, prin intermediul reprezentanților săi în consiliul de supraveghere al întreprinderii FGAZ. Germania a afirmat, de asemenea, că landul nu a participat în mod direct la nicio negociere cu companiile aeriene referitoare la reduceri. Germania a susținut că, în cele din urmă, imputabilitatea nu ar putea să rezulte din faptul că lista de tarife trebuie să fie aprobată de o autoritate de supraveghere publică în conformitate cu articolul 43a din LuftVZO, care este o cerință de reglementare generală aplicabilă atât aeroporturilor publice, cât și celor private.
- (132) De asemenea, Germania a fost de opinie că reducerile acordate diferitelor companii aeriene nu ar conferi acestora niciun avantaj selectiv, întrucât reducerile au fost disponibile în mod egal pentru toate companiile aeriene interesate. Germania a susținut că reducerile ar fi acordat un avantaj selectiv numai în cazul în care acestea nu ar fi fost disponibile în mod nediscriminatoriu și în cazul în care o companie aeriană ar fi plătit tarife mai mari sau mai mici decât altele, fără să existe un motiv obiectiv pentru o astfel de diferențiere.
- (133) Potrivit autorităților germane, în același timp, acordarea de reduceri ar fi fost justificată din punct de vedere economic pentru FZG, întrucât aceasta a permis companiilor aeriene să se stabilească pe un aeroport care era nou pentru sectorul aviației comerciale. Germania a susținut că, prin acordarea reducerilor, aeroportul a repartizat riscul implicat de instituirea unei noi rute între aeroport și companiile aeriene, permițând în același timp ambelor părți să beneficieze de pe urma creșterii numărului de pasageri. Germania a afirmat că, în absența reducerilor, companiile aeriene nu ar fi fost dispuse să se stabilească în Zweibrücken.
- (134) Germania a declarat că reducerile acordate companiilor aeriene trebuie să fie considerate drept o oportunitate de a genera venituri suplimentare pentru FZG, întrucât costurile fixe de exploatare a aeroportului trebuiau să fie suportate în orice caz (pentru a deservi aviația generală și militară), iar stabilirea unor noi companii aeriene implică doar costuri suplimentare variabile puternic marginale. Potrivit Germaniei, întrucât serviciile noilor companii aeriene nu au condus la costuri marginale semnificative, nu a fost necesară elaborarea unor planuri de afaceri *ex ante* pentru a stabili dacă un acord cu o companie aeriană va fi profitabil treptat.
- (135) Germania afirmă că tarifele de aeroport reduse nu sunt selective, întrucât acestea au fost acordate în mod nediscriminatoriu. Prin urmare, Germania este de opinie că nu a existat nicio denaturare a concurenței. Germania a afirmat că respectivele companii aeriene nu au fost în măsură să își creeze o poziție mai puternică pe piață ca urmare a tarifelor reduse.
- (136) Susținând că reducerile acordate diferitelor companii aeriene nu constituie ajutoare de stat, Germania nu a prezentat argumente cu privire la compatibilitatea acestora.

4.4. ACORDURILE DE MARKETING ÎNCHEIATE CU RYANAIR ȘI AMS

- (137) Germania a subliniat faptul că acordurile de marketing încheiate între land și AMS sunt independente de FZG. Germania a afirmat că obiectivul acordurilor de marketing a fost de a achiziționa servicii de marketing la prețul pieței, care să promoveze în primul rând landul Renania-Palatinat ca destinație pentru turism și activități economice. Potrivit Germaniei, întrucât acordul de servicii de marketing nu a fost destinat în mod special să promoveze aeroportul, nu a existat nicio legătură între măsurile de marketing și numărul de pasageri. Germania a declarat că măsurile de marketing au vizat incidental, de asemenea, să promoveze aeroportul Zweibrücken.

- (138) Subliniind că, prin încheierea acordului de servicii de marketing, landul nu a făcut decât să achiziționeze servicii de marketing la prețul pieței, Germania a susținut că acordul de marketing nu implică ajutor de stat și nu trebuie să fie evaluat ca o măsură de ajutor de care beneficiază o companie aeriană în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.

5. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE PĂRȚILE TERȚE

5.1. RYANAIR

5.1.1. TARIFE DE AEROPORT REDUSE

- (139) Ryanair a afirmat că reducerile acordate diferitelor companii aeriene de către FZG nu implică ajutor de stat, întrucât acestea respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață. În primul rând, Ryanair a susținut că, în ceea ce privește aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață în relația dintre aeroporturi și companiile aeriene, trebuie doar să se analizeze dacă acordul a fost profitabil treptat pentru aeroport. Ryanair a considerat că întreaga infrastructură și costurile de exploatare fixe ar trebui tratate drept costuri nerecuperabile. În opinia Ryanair, atunci când Comisia evaluează dacă acordul respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață, aceasta ar trebui să ia în considerare, prin urmare, numai costurile marginale ale aeroportului, care sunt legate în mod direct de furnizarea de servicii aeroportuare pentru compania aeriană în cauză și să examineze dacă veniturile totale obținute din acord depășesc costurile marginale respective. În acest context, Ryanair a subliniat că niciunul dintre costurile de infrastructură nu a fost suportat în legătură cu acordul încheiat între Ryanair și FZG și, prin urmare, acestea nu pot fi considerate costuri marginale legate de acordul în cauză.
- (140) În evaluarea veniturilor, pe de altă parte, Ryanair a afirmat că, de asemenea, Comisia trebuie să țină seama de externalitățile de rețea care ar fi putut fi preconizate atunci când FZG și Ryanair au încheiat acordul de servicii în 2008. Ryanair a afirmat că faptul că externalitățile de rețea nu s-au materializat în cele din urmă nu a putut fi prevăzut și, prin urmare, este lipsit de relevanță.
- (141) Compania aeriană Ryanair a explicat, de asemenea, că reducerea nu a favorizat-o în mod selectiv. Ryanair a susținut că reducerea acordată pentru primul an de exploatare a fost oferită în semn de recunoaștere a riscului comercial semnificativ pe care și l-a asumat prin stabilirea unor operațiuni regulate pe tot parcursul anului pe un aeroport care nu era cunoscut la momentul respectiv. În opinia Ryanair, în cazul aeroportului Zweibrücken, nu ar fi fost logic ca Ryanair să accepte un astfel de risc comercial fără un sistem de stimulente.
- (142) De asemenea, Ryanair a afirmat că un acord similar a fost deschis oricărei alte companii aeriene, și anume, reducerea tarifelor pentru serviciile aeroportuare în primul an de funcționare a fost disponibilă pentru toate companiile aeriene care au deschis rute noi cu plecare din Zweibrücken. În special, Ryanair a subliniat că acordul încheiat cu FZG conținea o clauză care prevede că „[p]rezentul acord este încheiat pe o bază neexclusivă. Părțile convin ca avantajele acordate Ryanair în temeiul acordului să fie acordate, de asemenea, în mod transparent și nediscriminatoriu, oricărei alte companii aeriene care s-ar angaja la un volum echivalent de activitate în cadrul aeroportului”⁽²³⁾.
- (143) În orice caz, Ryanair a invocat faptul că acordurile pe care le-a încheiat cu FZG nu pot implica ajutor de stat, întrucât acestea nu sunt imputabile statului. Ryanair a susținut că elementele de probă reținute de Comisie pentru a demonstra imputabilitatea statului nu sunt suficiente, întrucât acestea pot reflecta interesul autorităților publice în relațiile comerciale și viitorul aeroportului, însă nu indică o eventuală intervenție efectivă a autorităților publice în cadrul negocierilor și al acordurilor încheiate între FZG și Ryanair.
- (144) De asemenea, Ryanair a prezentat o serie de note elaborate de Oxera și o analiză efectuată de profesorul Damien P. McLoughlin.

Nota 1 elaborată de Oxera – Identificarea pieței de referință în cadrul analizei de referință pentru testele operatorului economic privat în economia de piață. Cazurile de ajutor de stat acordat companiei aeriene Ryanair, notă elaborată de Oxera pentru Ryanair, 9 aprilie 2013

- (145) Oxera a considerat că abordarea Comisiei de a accepta numai aeroporturi de referință din aceeași zonă deservită ca aeroportul care face obiectul anchetei este eronată.

⁽²³⁾ Acordul de servicii aeroportuare între Ryanair și FZG din 22 septembrie 2008, secțiunea 3.

- (146) Oxera a susținut că prețurile de referință ale pieței obținute de la aeroporturile de referință nu sunt afectate de ajutorul de stat acordat aeroporturilor din împrejurimi. Prin urmare, este posibil să se estimeze în mod ferm o valoare de referință pe piață pentru testele operatorului economic privat în economia de piață.
- (147) Estimarea este posibilă deoarece:
- (a) analizele de referință sunt utilizate la scară largă pentru testele operatorului economic privat în economia de piață în afara domeniului de aplicare a ajutoarelor de stat;
 - (b) întreprinderile își influențează reciproc deciziile de stabilire a prețurilor numai în măsura în care produsele pe care le oferă sunt substituibile sau complementare;
 - (c) aeroporturile care deserveșc aceeași zonă nu concurează neapărat între ele și aeroporturile de referință utilizate în rapoartele prezentate se confruntă doar cu o concurență limitată din partea aeroporturilor deținute de stat în zonele deservite [mai puțin de 1/3 din aeroporturile comerciale situate în zonele deservite de aeroporturile de referință se află în totalitate în proprietatea statului și niciunul dintre acestea nu a făcut obiectul investigațiilor privind ajutoarele de stat (în aprilie 2013)];
 - (d) chiar dacă aeroporturile de referință se află în concurență cu aeroporturi deținute de stat din aceeași zonă deservită, pot exista motive să se considere că comportamentul acestora este în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață (de exemplu, în cazul în care există o participație privată mare sau în cazul în care aeroportul are un administrator privat);
 - (e) aeroporturile care respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață nu vor stabili prețuri inferioare costurilor marginale.

Nota 2 elaborată de Oxera – Principiile care stau la baza analizei rentabilității pentru testele operatorului economic privat în economia de piață. Cazurile de ajutor de stat acordat companiei aeriene Ryanair, notă elaborată de Oxera pentru Ryanair, 9 aprilie 2013

- (148) Oxera a susținut că analiza rentabilității pe care a efectuat-o aceasta în rapoartele prezentate Comisiei urmează principiile care ar fi adoptate de un investitor rațional din sectorul privat și reflectă abordarea care rezultă din deciziile anterioare ale Comisiei.
- (149) Principiile care stau la baza analizei rentabilității sunt:
- (a) evaluarea este realizată pe bază marginală;
 - (b) nu este neapărat necesar un plan de afaceri *ex ante*;
 - (c) pentru un aeroport care nu se confruntă cu problema aglomerării, abordarea bazată pe tarifare unică este metoda adecvată de stabilire a prețurilor;
 - (d) trebuie să fie luate în considerare numai veniturile asociate cu activitatea economică de exploatare a aeroportului;
 - (e) ar trebui să fie luată în considerare întreaga durată a acordului, inclusiv eventualele prelungiri;
 - (f) ar trebui actualizate fluxurile financiare viitoare pentru a evalua profitabilitatea acordurilor;
 - (g) rentabilitatea marginală a acordurilor încheiate de Ryanair pentru aeroporturi ar trebui să fie evaluată pe baza unor estimări ale ratei interne de rentabilitate sau a unor măsuri bazate pe valoarea actualizată netă.

Analiza profesorului Damien P. McLoughlin – Crearea mărcii: de ce și cum ar trebui să investească mărcile mici în marketing, elaborată pentru Ryanair, 10 aprilie 2013

- (150) Documentul vizează stabilirea logicii comerciale care stă la baza deciziilor aeroporturilor regionale de a achiziționa spațiu publicitar pe site-ul Ryanair.com de la AMS.
- (151) Conform analizei, există un număr mare de aeroporturi foarte puternice, bine cunoscute și utilizate în mod obișnuit. Concurenții mai puțin dezvoltați trebuie să depășească comportamentul static de cumpărare al consumatorilor pentru a-și extinde afacerea. Aeroporturile regionale de dimensiuni mai mici trebuie să găsească o cale de a-și promova marca în mod sistematic în rândul unui public cât mai larg. Formele tradiționale de comunicare publicitară necesită cheltuieli care depășesc resursele avute la dispoziție.

Notele 3 și 4 elaborate de Oxera – Cum ar trebui să fie tratate contractele încheiate cu întreprinderea AMS în cadrul analizei profitabilității ca parte a testului operatorului economic privat în economia de piață?, 17 și 31 ianuarie 2014

- (152) Ryanair a prezentat rapoarte suplimentare elaborate de consultantul său, Oxera. În rapoartele respective, Oxera descrie principiile care, potrivit companiei aeriene, ar trebui să fie luate în considerare, ca parte a testului operatorului economic privat în economia de piață, în cadrul analizei profitabilității având ca obiect, pe de o parte, acordurile de servicii aeroportuare încheiate între Ryanair și aeroporturi și, pe de altă parte, acordurile de servicii de marketing încheiate între AMS și aceleași aeroporturi ⁽²⁴⁾. Ryanair a subliniat faptul că rapoartele nu îi modifică în niciun fel poziția prezentată în prealabil, potrivit căreia acordurile de servicii aeroportuare și acordurile de servicii de marketing ar trebui să fie analizate separat în cadrul unor teste ale operatorului economic privat în economia de piață.
- (153) Rapoartele arată că profiturile generate de întreprinderea AMS ar trebui incluse ca venituri în cadrul unei analize comune privind profitabilitatea, în timp ce cheltuielile întreprinderii AMS ar trebui incluse în costuri. În acest scop, rapoartele sugerează aplicarea unei metode bazate pe fluxul de numerar în cazul analizei rentabilității comune, ceea ce înseamnă că toate cheltuielile plătite de aeroporturi întreprinderii AMS ar putea fi tratate drept costuri de exploatare marginale.
- (154) Rapoartele subliniază faptul că activitățile de marketing contribuie la crearea și sprijinirea valorii de marcă, care contribuie la generarea de efecte și avantaje nu doar pe durata acordului, ci și după încetarea acestuia. Acest lucru ar fi valabil în special în cazul în care, datorită faptului că Ryanair a încheiat un acord cu aeroportul, alte companii aeriene și-ar începe activitatea pe aeroport, ceea ce, la rândul său, ar atrage stabilirea mai multor magazine în aeroport și, prin urmare, creșterea veniturilor provenite din activități nonaeronautice pentru aeroport. Potrivit companiei aeriene Ryanair, în cazul în care Comisia realizează o analiză comună a rentabilității, avantajele trebuie luate în considerare prin tratarea cheltuielilor întreprinderii AMS drept costuri de exploatare marginale, excluzând plățile efectuate de AMS.
- (155) De asemenea, Ryanair este de opinie că o valoare finală ar trebui să fie inclusă în profiturile marginale estimate la sfârșitul acordului de servicii aeroportuare pentru a ține cont de valoarea generată după rezilierea acordului. Valoarea finală poate fi adaptată pe baza unei probabilități de „reînnoire”, care măsoară posibilitatea ca profiturile să persiste după încetarea acordului cu Ryanair sau dacă sunt convenite condiții similare cu alte companii aeriene. Ryanair consideră că ar fi posibil să se calculeze ulterior o limită inferioară pentru avantajele generate în comun de acordul încheiat cu întreprinderea AMS și de acordul privind serviciile aeroportuare, care să reflecte incertitudinile profiturilor marginale după încetarea acordului de servicii aeroportuare.
- (156) În susținerea acestei abordări, rapoartele prezintă o sinteză a rezultatelor studiilor privind efectele pe care le au serviciile de marketing asupra valorii unei mărci. Studiile recunosc faptul că serviciile de marketing pot sprijini valoarea unei mărci și pot contribui la dezvoltarea unei baze de clienți. Conform rapoartelor, în cazul unui aeroport, promovarea pe site-ul Ryanair.com sporește în special vizibilitatea mărcii. De asemenea, rapoartele arată că mai ales aeroporturile regionale mai mici care doresc să își sporească traficul aerian ar putea, prin urmare, să își valorifice marca prin încheierea de acorduri de servicii de marketing cu AMS.
- (157) Rapoartele indică, în cele din urmă, că o abordare bazată de fluxul de numerar este de preferat unei abordări bazată pe capitalizare, în cadrul căreia costurile serviciilor de marketing furnizate de AMS ar fi tratate drept cheltuieli de capital atribuite unei imobilizări necorporale (și anume, valoarea mărcii) ⁽²⁵⁾. Metoda bazată pe capitalizare nu ar face decât să ia în considerare cota cheltuielilor de marketing care poate fi atribuită activelor necorporale ale unui aeroport. Cheltuielile de marketing ar fi tratate drept cheltuieli de capital aferente unei active necorporale și amortizate ulterior pe durata acordului, luând în considerare o valoare reziduală la data stabilită de încetare a acordului de servicii aeroportuare. Metoda nu ar ține seama de profiturile marginale pe care le-ar genera încheierea acordului de servicii aeroportuare cu Ryanair și, de asemenea, este dificil să se calculeze valoarea activului necorporal din cauza cheltuielilor asociate mărcii și a perioadei de utilizare a activului. Metoda bazată pe fluxul de lichidități este mai adecvată decât metoda bazată pe capitalizare, întrucât aceasta din urmă nu ar surprinde efectele pozitive pentru aeroport care sunt preconizate să apară ca urmare a încheierii acordului de servicii aeroportuare cu Ryanair.

⁽²⁴⁾ Oxera, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?” (Cum ar trebui să fie tratate contractele încheiate cu întreprinderea AMS în cadrul analizei profitabilității ca parte a testului operatorului economic privat în economia de piață?), redactat pentru Ryanair la 17 ianuarie 2014.

⁽²⁵⁾ Analiza elaborată de Oxera pentru Ryanair, „How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? – Practical application” (Cum ar trebui să fie tratate contractele încheiate cu întreprinderea AMS în cadrul analizei profitabilității ca parte a testului operatorului economic privat în economia de piață? – Aplicare practică), 31 ianuarie 2014.

5.1.2. ACORDURILE DE SERVICII DE MARKETING

- (158) Ryanair a subliniat că acordurile de servicii de marketing încheiate cu AMS sunt separate de acordurile companiei aeriene Ryanair cu aeroporturile și ar trebui evaluate separat, întrucât acestea nu pot fi considerate ca fiind un singur beneficiar. Acordurile au fost negociate în mod independent, în funcție de diferitele servicii, și nu au făcut obiectul niciunei legături care ar justifica luarea în considerare a acestora ca o singură presupusă măsură de ajutor de stat. Încheierea unui acord de servicii de marketing cu întreprinderea AMS nu reprezintă o condiție pentru exploatarea rutelor spre și de la un aeroport de către Ryanair. Ryanair a subliniat că acordul de servicii de marketing al întreprinderii AMS a fost încheiat cu ministerul, în calitate de coproprietar al aeroportului, și a fost o măsură în favoarea aeroportului, dar nu a fost destinat îmbunătățirii factorului de ocupare sau a randamentului pe rutele Ryanair.
- (159) În ceea ce privește valoarea serviciilor de marketing, Ryanair a susținut că spațiul de promovare pe site-ul Ryanair este o resursă limitată și cererea de astfel de spațiu este ridicată, inclusiv din partea întreprinderilor altele decât aeroporturi. În opinia Ryanair, inclusiv companiile aeriene istorice sunt conștiente în prezent de valoarea propriilor site-uri pentru marketing și publicitate. Ryanair a susținut că aeroporturile aleg să construiască o marcă prin promovarea pe Ryanair.com sau pe alte site-uri ale companiilor aeriene. Ryanair a afirmat, de asemenea, că sporirea recunoașterii mărcii poate aduce avantaje aeroporturilor în mai multe modalități complementare și care se consolidează reciproc. Aeroportul Zweibrücken este mult mai puțin cunoscut la nivel internațional decât Aéroport de Paris sau aeroportul Heathrow și, prin urmare, trebuie să investească în publicitate pentru a îmbunătăți recunoașterea propriei mărci și pentru a crește la maximum numărul de pasageri pentru zborurile de întoarcere. Ryanair a concluzionat că landul a avut o dublă motivație în a încheia acordul de servicii de marketing cu AMS: în primul rând, o motivație pur comercială, în calitate de coproprietar al unui procent de 50 % din operatorul aeroportului Zweibrücken; în al doilea rând, ca parte a obligației de a promova turismul și oportunitățile de afaceri pe teritoriul landului. Prin urmare, Ryanair este de opinie că landul a achiziționat servicii de marketing valoroase la prețul pieței.

5.2. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (160) Potrivit AMS, Comisia nu ar trebui, contrar celor sugerate în decizia de inițiere a procedurii, să trateze acordul încheiat de FZG cu Ryanair și acordul de servicii de marketing încheiat de land cu AMS ca având legătură unul cu celălalt, ci mai degrabă ca două tranzacții comerciale separate. AMS a declarat că este o filială a companiei aeriene Ryanair, cu un scop comercial propriu real, creată pentru a desfășura o activitate care nu se încadrează în activitatea principală a Ryanair. AMS a clarificat faptul că este utilizată de Ryanair în calitate de intermediar pentru a vinde spații publicitare pe propriul site. AMS a susținut, de asemenea, că, în principiu, acordurile de servicii de marketing între AMS și aeroporturi sunt negociate și încheiate separat de acordurile companiei aeriene Ryanair cu aceleași aeroporturi. AMS a afirmat că acordul dintre AMS și land nu conferă niciun avantaj companiei aeriene Ryanair; Ryanair nu pune presiune asupra partenerilor săi pentru a încheia acorduri de servicii de marketing cu AMS și performanțele rutelor Ryanair sunt în general aceleași pe rutele către aeroporturi care au încheiat un acord de servicii de marketing cu AMS ca pe rutele către aeroporturile cu care nu s-a încheiat un astfel de acord.
- (161) AMS a susținut, de asemenea, că în achiziționarea serviciilor de marketing, FZG a acționat în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață, întrucât promovarea pe site-ul Ryanair.com ar implica o valoare reală ridicată pentru land și că prețul practicat de AMS a fost prețul pieței pentru serviciile respective. AMS a susținut că prețurile la care este asigurat spațiul publicitar de AMS și cantitățile în care este achiziționat nu sunt diferite pentru clienții de publicitate din sectorul public și cel privat. AMS a declarat, de asemenea, că organismele publice și private s-ar afla în competiție pentru accesul la spațiul limitat de promovare pe site-ul Ryanair.com. Aceasta înseamnă, potrivit AMS, că acordurile încheiate de AMS cu aeroporturile publice nu implică ajutor de stat, întrucât AMS ar putea vinde la fel de ușor spațiul de pe site unei întreprinderi private, la un preț comparabil.
- (162) AMS a subliniat, de asemenea, că este inerent logic ca un aeroport regional de mici dimensiuni să achiziționeze servicii de marketing de la AMS. AMS a afirmat că, în mod normal, este necesar ca aeroporturile respective să își sporească recunoașterea mărcii și că promovarea pe site-ul unei companii aeriene poate conduce la creșterea numărului de pasageri străini mai profitabili (pasagerii străini generează mai multe venituri nonaeronautice decât pasagerii în ieșire care provin din regiunea în care este situat aeroportul). AMS a subliniat faptul că landul nu au acționat numai în calitate de coproprietar al operatorului aeroportuar, cu un interes direct în consolidarea imaginii propriei mărci și a veniturilor, ci și în calitate de autoritate însărcinată cu misiunea de a promova turismul și oportunitățile de afaceri în landul Renania-Palatinat prin diferite mijloace, în special prin publicitate.

5.3. GERMANWINGS

- (163) În acest context, Germanwings a explicat pe scurt motivele pentru care a decis mai întâi să inițieze operațiunile pe aeroportul Zweibrücken. Aceasta a precizat că a ales Zweibrücken în detrimentul aeroportului Saarbrücken datorită pistei mai bune din Zweibrücken, subliniind că topografia pistei de pe aeroportul Saarbrücken este dificilă. De asemenea, Germanwings a explicat faptul că, în 2006, când a decis să ofere zboruri din Zweibrücken, aeroportul era mai bine echipat pentru aterizare instrumentală (sistem CAT) și timpul de zbor până la Berlin era ușor mai redus. Germanwings a afirmat că, din cauza lipsei de rentabilitate a rutei către Berlin, a decis să înceteze serviciile din Zweibrücken în 2011.
- (164) Compania aeriană a afirmat mai întâi că acordurile sale încheiate cu FZG nu implică ajutor de stat, întrucât nu sunt imputabile statului. Germanwings a afirmat că diferite comunicate de presă din partea politicianilor nu pot demonstra că statul a fost implicat în negocierea sau încheierea acordurilor respective și că obligația de a dispune de o listă de tarife aprobată de către autoritatea de supraveghere în conformitate cu articolul 43a din LuftVZO nu se aplică acordurilor individuale.
- (165) În al doilea rând, Germanwings a afirmat că, la încheierea diferitelor acorduri, FZG a acționat ca un operator economic privat în economia de piață. Compania aeriană a subliniat faptul că principiul operatorului economic privat în economia de piață nu prevede obligația unui investitor de a nu înregistra pierderi pe termen scurt, ci că aceasta poate fi o strategie comercială normală, care urmează să fie profitabilă pe termen mediu și lung. Ideea că un aeroport nu poate impune tarife care nu îi acoperă costurile, care se regăsește, în opinia Germanwings, în decizia de inițiere a procedurii, ar decurge din articolul 102 din tratat și s-ar aplica numai în contextul antitrust, prin urmare, aceasta nu ar trebui să se aplice în cazurile privind ajutoarele de stat.

5.4. TUIFly

- (166) În acest context, TUIFly a explicat motivul pentru care și-a transferat inițial operațiunile de pe aeroportul Saarbrücken pe aeroportul Zweibrücken. TUIFly a declarat că și-a transferat operațiunile pe aeroportul Zweibrücken din motive legate de siguranța pe aeroportul Saarbrücken. TUIFly a afirmat că, în condiții meteorologice nefavorabile, din cauza infrastructurii și a caracteristicilor topografice ale aeroportului Saarbrücken, o aeronavă TUIFly de tip B737-800, încărcată complet, nu putea să aterizeze pe aeroport, fiind nevoită să devieze zborul pe aeroportul Zweibrücken chiar înainte ca acesta să fi inițiat operațiunile comerciale. Potrivit TUIFly, pe lângă faptul că devierile au cauzat întârzieri și neplăceri pentru pasageri, acestea au generat costuri suplimentare și probleme organizaționale pentru compania aeriană. TUIFly a susținut că, din cauza problemelor de siguranță grave din Saarbrücken, operațiunile sale în aeroport au devenit nesustenabile, ceea ce a făcut inevitabil transferul operațiunilor pe aeroportul Zweibrücken. De asemenea, TUIFly a constatat că, din cauza lungimii insuficiente a pistei din Saarbrücken, unele aeronave încărcate complet nu puteau să decoleze și, prin urmare, aeronavele care efectuau zboruri pe distanță medie (cum ar fi Insulele Canare) erau nevoite să decoleze cu rezervoarele umplute pe jumătate și să alimenteze în Spania sau în Portugalia.
- (167) TUIFly a susținut că acordul pe care l-a încheiat cu FZG nu conține niciun element de ajutor de stat și că tarifele plătite de TUIFly sunt conforme cu prețurile pieței. TUIFly a afirmat că, din cauza condițiilor de pe aeroportul Zweibrücken și din regiunea învecinată, pentru ca o companie aeriană să funcționeze rentabil din Zweibrücken, este necesar un nivel redus al tarifelor de aeroport. În special, TUIFly a făcut referire la starea infrastructurii pentru pasageri pe aeroportul Zweibrücken, lipsa unui sistem de transport public (cale ferată) spre și dinspre aeroport, amplasarea aeroportului într-o regiune cu putere de cumpărare scăzută, starea inițială precară a pistei, absența unor structuri de cazare pentru echipaj etc. TUIFly a susținut, de asemenea, că, spre deosebire de aeroportul Saarbrücken (sau orice alt aeroport pe care TUIFly desfășoară operațiuni), aeroportul Zweibrücken nu are statutul de „aeroport vamal” și, prin urmare, TUIFly este obligată să plătească o „taxă vamală” cuprinsă între [...] EUR și [...] EUR pe zbor. Potrivit TUIFly, aceasta reprezintă un cost suplimentar de aproximativ [...] EUR pe pasager și majorează costurile totale de exploatare ale companiei TUIFly cu peste [...] EUR pe an.

6. COMENTARIILE GERMANIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

6.1. COMENTARIILE CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE COMPANIEI AERIENE RYANAIR

- (168) Germania a salutat faptul că observațiile companiei aeriene Ryanair îi confirmă poziția potrivit căreia nici aeroportul Zweibrücken, nici companiile aeriene care desfășoară operațiuni din Zweibrücken nu au beneficiat de ajutor de stat. De asemenea, la rândul său, Germania este de opinie că acordul încheiat între landul Renania-Palatinat și AMS trebuie să fie evaluat în mod separat de acordul încheiat între FZG și Ryanair, că primul acord a implicat o valoare reală pentru land și că a fost încheiat la prețul pieței. Germania a subliniat, în special, importanța turismului pentru regiune, susținând că acordul cu AMS a contribuit la promovarea turismului.

6.2. COMENTARIILE CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE ÎNTREPRINDERII AMS

- (169) Întrucât AMS a confirmat poziția Germaniei potrivit căreia acordul încheiat între AMS și landul Renania-Palatinat nu conține niciun element de ajutor de stat, Germania s-a abținut de la a face comentarii detaliate la fiecare observație individuală.

6.3. COMENTARIILE CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE COMPANIEI AERIENE GERMANWINGS

- (170) În răspunsul la observațiile companiei aeriene Germanwings, Germania s-a limitat să comenteze cu privire la o serie de sugestii concrete prezentate de aceasta. În special, Germania a subliniat că, spre deosebire de ceea ce pare să sugereze Germanwings, nu există concurență între Zweibrücken și Saarbrücken, cele două aeroporturi considerându-se dintotdeauna complementare. Germania a afirmat că alegerea unei companii aeriene de a deservi un aeroport este rezultatul unei decizii strategice a companiei aeriene respective, cu privire la care Germania nu poate formula observații.

7. EVALUARE

- (171) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din tratat, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.
- (172) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă măsura respectivă constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, este necesară îndeplinirea cumulativă a condițiilor de mai jos. Și anume, sprijinul financiar trebuie:
- (a) să fie acordat de stat sau prin intermediul resurselor de stat;
 - (b) să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
 - (c) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența; și
 - (d) să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

7.1. FINANȚAREA PUBLICĂ A AEROPORTULUI ZWEIBRÜCKEN DE CĂTRE LANDUL RENANIA-PALATINAT/ASOCIAȚIA ZEF

7.1.1. EXISTENȚA AJUTORULUI

7.1.1.1. **Activitatea economică și noțiunea de întreprindere**

- (173) Conform jurisprudenței constante, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă FGAZ și FZG sunt întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Noțiunea de întreprindere desemnează orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul de finanțare ⁽²⁶⁾. Orice activitate care constă în furnizarea de bunuri sau servicii pe o piață dată este considerată o activitate economică ⁽²⁷⁾.
- (174) În hotărârea *Aeroportul Leipzig-Halle*, Curtea de Justiție a confirmat că exploatarea unui aeroport în scopuri comerciale și construirea infrastructurii aeroportuare constituie o activitate economică ⁽²⁸⁾. Odată ce un operator aeroportuar desfășoară activități economice constând în furnizarea de servicii aeroportuare în schimbul unei remunerații, indiferent de statutul său juridic sau de modul în care este finanțat, acesta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat și, prin urmare, pot fi aplicate normele din tratat privind ajutoarele de stat în cazul avantajelor acordate de stat sau prin intermediul unor resurse de stat în favoarea operatorului aeroportuar respectiv ⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ Cauza C-35/96 *Comisia/Italia*, Rec., 1998, p. I-3851, cauza C-41/90 *Höfner și Elser*, Rec., 1991, p. I-1979, C-244/94 *Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Rec., 1995, p. I-4013, cauza C-55/96 *Job Centre*, Rec., 1997, p. I-7119.

⁽²⁷⁾ Cauza 118/85 *Comisia/Italia*, Rec., 1987, p. 2599, cauza 35/96 *Comisia/Italia*, Rec., 1998, p. I-3851.

⁽²⁸⁾ *Hotărârea Leipzig/Halle*, în special punctele 93-94, confirmată de cauza C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen și Flughafen Leipzig-Halle/Comisia*, 2012, ECLI:EU:C:2012:821; a se vedea, de asemenea, cauza T-128/89 *Aéroports de Paris/Comisia*, Rec., 2000, p. II-3929, confirmată de cauza C-82/01P *Aéroports de Paris/Comisia*, Rec., 2002, p. I-9297 și cauza T-196/04 *Ryanair/Comisia* („hotărârea Charleroi”), Rep., 2008, p. II-3643.

⁽²⁹⁾ Cauzele C-159/91 și C-160/91, *Poucet/AGV și Pistre/Cancave*, Rec., 1993, p. I-637.

(175) În ceea ce privește momentul în care construcția și exploatarea unui aeroport au devenit o activitate economică, Comisia reamintește că dezvoltarea progresivă a forțelor pieței în sectorul aeroportuar nu permite stabilirea unei date exacte. Cu toate acestea, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a recunoscut evoluția caracterului activităților aeroportuare și, în hotărârea *Aeroportul Leipzig/Halle*, Tribunalul a statuat că, începând cu anul 2000, aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în cazul finanțării infrastructurii aeroportuare nu mai poate fi exclusă. Prin urmare, de la data pronunțării hotărârii în cauza *Aéroports de Paris* (12 decembrie 2000) ⁽³⁰⁾, exploatarea și construcția infrastructurii aeroportuare trebuie considerate drept activități economice care țin de domeniul de control al ajutoarelor de stat.

O singură unitate economică

(176) Înainte de a examina natura activităților desfășurate de FGAZ și FZG, Comisia reamintește totuși faptul că două entități juridice distincte pot fi considerate ca formând o singură unitate economică în vederea aplicării normelor privind ajutoarele de stat. Această unitate economică este considerată în consecință a fi întreprinderea în cauză.

(177) Astfel cum a statuat Curtea de Justiție, „[i]n dreptul concurenței, noțiunea de” întreprindere „trebuie să fie înțeleasă în sensul că desemnează o unitate economică [...], chiar dacă din punct de vedere juridic această unitate economică este constituită din mai multe persoane fizice sau juridice” ⁽³¹⁾. În această privință, Curtea a hotărât că, în anumite condiții, se poate considera că mai multe entități desfășoară împreună o activitate economică, constituind astfel o unitate economică ⁽³²⁾.

(178) Pentru a stabili dacă mai multe entități constituie o unitate economică, Curtea de Justiție verifică existența unei participații majoritare sau a unor legături funcționale, economice sau organice ⁽³³⁾.

(179) În acest caz, Comisia consideră că FGAZ și FZG sunt într-atât de strâns legate între ele încât trebuie să se considere că acestea constituie o singură unitate economică în sensul normelor privind ajutoarele de stat. În primul rând, trebuie amintit că FZG este o filială deținută în proporție de 100 % de FGAZ, ceea ce oferă întreprinderii FGAZ puterea de a controla FZG prin intermediul adunării acționarilor. De asemenea, FGAZ și FZG sunt legate prin intermediul unui acord P&L, ceea ce, astfel cum arată Germania, înseamnă că cele două entități sunt tratate ca o singură unitate economică în temeiul dreptului fiscal german. Conform statutului, membrii consiliului de supraveghere al FZG sunt întotdeauna aceiași cu cei din consiliul de supraveghere al FGAZ. În cadrul ambelor întreprinderi, FGAZ și FZG, conducerea este numită de consiliul de supraveghere respectiv (care, după cum s-a arătat, este același pentru ambele entități). În practică, [...] a fost în permanență directorul general atât al întreprinderii FGAZ, cât și al întreprinderii FZG (în plus, a fost numit un al doilea director general numai pentru FZG, dar nu și pentru FGAZ). Prin urmare, ca director general al întreprinderii FGAZ, [...] a reprezentat FGAZ în cadrul adunării acționarilor întreprinderii FZG, FGAZ fiind acționar unic.

(180) În practică, informațiile disponibile demonstrează că deciziile importante în ceea ce privește aeroportul Zweibrücken sunt luate periodic la nivelul întreprinderii FGAZ, instrucțiunile fiind transmise ulterior către întreprinderea FZG. Informațiile furnizate de Germania în ceea ce privește procesul de luare a deciziilor referitoare la modernizarea pistei în 2008-2009 sunt edificatoare în această privință. Inițial, consiliul de supraveghere al întreprinderii FGAZ a luat decizia de a moderniza pista. Adunarea acționarilor întreprinderii FGAZ a solicitat ulterior conducerii FGAZ să convoace o adunare a acționarilor întreprinderii FZG. Conducerea întreprinderii FGAZ a reprezentat ulterior FGAZ ca acționar unic în cadrul adunării acționarilor întreprinderii FZG și a solicitat conducerii FZG să pună în aplicare decizia FGAZ de modernizare a pistei.

(181) În concluzie, Comisia consideră că legăturile dintre FGAZ și FZG sunt suficient de strânse pentru a trata cele două entități ca o singură unitate economică. În special, FZG este dependentă în întregime din punct de vedere economic și juridic de FGAZ și nu are putere decizională proprie în chestiuni comerciale. Prin urmare, în scopul aplicării legislației Uniunii privind ajutoarele de stat, FGAZ/FZG formează o singură întreprindere.

⁽³⁰⁾ Hotărârea *Leipzig-Halle*, punctele 42-43.

⁽³¹⁾ Cauza C-170/83 *Hydrotherm*, Rec., 1984, p. I-2999, punctul 11. A se vedea, de asemenea, cauza T-137/02, *Pollmeier Malchow/Comisia*, Rec., 2004, p. II-3541, punctul 50.

⁽³²⁾ Desfășurarea în comun a unei activități economice este evaluată, în mod normal, prin analizarea existenței unor legături funcționale, economice și organice între entități. A se vedea, de exemplu, cauza C-480/09 P *Acea Electrabel Produzione SpA/Comisia*, Rep., 2010, p. I-13355, punctele 47-55, cauza C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA și alții*, Rec., 2006, p. I-289, punctul 112.

⁽³³⁾ Cauza C-480/09 P *Acea Electrabel Produzione SpA/Comisia*, Rep., 2010, p. I-13355, punctele 47-55, cauza C-222/04 *Cassa di Risparmio di Firenze SpA și alții*, Rec., 2006, p. I-289, punctul 112.

Activitate economică

- (182) FGAZ/FZG sunt implicate în construirea, întreținerea și exploatarea aeroportului Zweibrücken. FGAZ/FZG oferă servicii aeroportuare și percep anumite tarife utilizatorilor – operatori din domeniul aviației comerciale, precum și utilizatori de servicii din domeniul aviației generale necomerciale – pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare și, prin urmare, exploatează comercial infrastructura. Pe baza jurisprudenței citate în considerentele 174-175, trebuie să se concluzioneze că FGAZ/FZG au fost angajate într-o activitate economică începând cu data pronunțării hotărârii în cauza *Aéroports de Paris* (și anume, 12 decembrie 2000).
- (183) În acest context, Comisia subliniază că activitatea economică a întreprinderilor FGAZ/FZG nu a început numai odată cu inițierea operațiunilor în domeniul aviației comerciale pe aeroportul Zweibrücken în 2006.
- (184) În primul rând, din informațiile prezentate de Germania reiese clar că Zweibrücken încercase deja anterior, fără succes, să atragă aviație comercială pe aeroport, demonstrându-și intenția de a pătrunde pe această piață.
- (185) În al doilea susținerea argumentului conform căruia construirea și exploatarea unui aeroport reprezintă o activitate economică numai după atragerea serviciilor de aviație comercială ar conduce la concluzii inacceptabile: nu există niciun motiv să se disocieze activitatea pregătitoare de construire sau extindere a infrastructurii de utilizarea comercială ulterioară prevăzută; într-adevăr, natura activității de dezvoltare trebuie să fie stabilită în funcție de măsura în care utilizarea ulterioară a infrastructurii construite reprezintă o activitate economică ⁽³⁴⁾. În hotărârea sa în cauza *Aeroportul Leipzig/Halle*, Tribunalul a clarificat că exploatarea unui aeroport reprezintă o activitate economică, iar construirea infrastructurii aeroportuare face parte integrantă din aceasta.
- (186) În sfârșit, trebuie să se sublinieze că furnizarea de servicii aeroportuare în scopuri legate de aviația generală constituie, de asemenea, o activitate economică. Același lucru este valabil, de asemenea, în ceea ce privește furnizarea de servicii aeroportuare pentru utilizatori militari în schimbul unei remunerații ⁽³⁵⁾. Prin urmare, FGAZ/FZG s-au angajat deja într-o activitate economică înainte de 2006.
- (187) În consecință, Comisia concluzionează că, începând cu 12 decembrie 2000, întreprinderile FGAZ/FZG au fost implicate într-o activitate economică și constituie, în calitate de unitate economică individuală, o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

Sfera sectoarelor de competență publică

- (188) În timp ce trebuie să se considere, prin urmare, că FGAZ/FZG constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, trebuie reamintit faptul că nu toate activitățile desfășurate de un proprietar de aeroport sau de un operator aeroportuar sunt în mod necesar de natură economică ⁽³⁶⁾.
- (189) Curtea de Justiție ⁽³⁷⁾ a statuat că activitățile care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale ca autoritate publică nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat. Astfel de activități pot include, de exemplu, securitatea, controlul traficului aerian, serviciul de poliție, serviciile vamale etc. Finanțarea trebuie să se limiteze strict la compensarea costurilor pe care le generează și nu poate fi utilizată pentru finanțarea altor activități economice ⁽³⁸⁾.
- (190) Prin urmare, finanțarea activităților care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică sau a infrastructurii legate direct de astfel de activități nu constituie, în general, ajutor de stat ⁽³⁹⁾. Într-un aeroport, activități precum controlul traficului aerian, serviciul de poliție, serviciile vamale, serviciile de pompieri și activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile în infrastructura și în echipamentele necesare pentru astfel de activități sunt considerate, în general, a fi de natură neeconomică ⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁴⁾ *Hotărârea Leipzig/Halle*, punctul 95. A se vedea, de asemenea, cauza C-205/03 P *FENIN/Comisia*, Rec., 2006, p. I-6295, punctul 26.

⁽³⁵⁾ A se vedea procesul-verbal al consiliului de supraveghere al întreprinderii FGAZ din 2 octombrie 2006, din care rezultă că aeroportul este remunerat pentru furnizarea de servicii utilizatorilor militari.

⁽³⁶⁾ Cauza C-364/92 *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Rec., 1994, p. I-43.

⁽³⁷⁾ Cauza C-118/85, *Comisia/Italia*, Rec., 1987, p. 2599, punctele 7 și 8 și cauza C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, Rec., 1988, p. 2479, punctul 18.

⁽³⁸⁾ Cauza C-343/95 *Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova*, Rec., 1997, p. I-1547, Decizia nr. N309/02 a Comisiei din 19 martie 2003, decizia N438/02 a Comisiei din 16 octombrie 2002, „Ajutor acordat ca sprijin pentru funcțiile autorităților publice în sectorul portuar belgian” (JO C 284, 21.11.2002).

⁽³⁹⁾ Decizia nr. N309/02 a Comisiei din 19 martie 2003.

⁽⁴⁰⁾ A se vedea, în special, cauza C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Rec., 1994, p. I-43, punctul 30 și cauza C-113/07 P, *Selex Sistemi Integrati/Comisia*, Rep., 2009, p. I-2207, punctul 71.

- (191) Cu toate acestea, finanțarea publică a activităților neeconomice care sunt neapărat legate de desfășurarea unei activități economice nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între companiile aeriene și administratorii aeroporturilor. Într-adevăr, jurisprudența constantă indică faptul că există un avantaj atunci când autoritățile publice scutesc întreprinderile de costurile inerente activităților economice ale acestora⁽⁴¹⁾. Prin urmare, în cazul în care într-un anumit sistem juridic este normal ca administratorii aeroporturilor sau companiile aeriene să suporte costurile anumitor servicii, în timp ce anumite companii aeriene sau administratori de aeroport care furnizează aceleași servicii nu sunt nevoite să suporte costurile respective, aceștia din urmă pot beneficia de un avantaj, chiar dacă serviciile sunt considerate în sine ca fiind de natură neeconomică. Prin urmare, este necesară o analiză a cadrului juridic aplicabil operatorului aeroportuar pentru a evalua dacă, în temeiul cadrului juridic respectiv, administratorii aeroporturilor sau companiile aeriene sunt obligate să suporte costurile aferente furnizării anumitor activități care ar putea fi de natură neeconomică, dar sunt inerente desfășurării propriilor activități economice.
- (192) Germania a susținut că acele costuri care decurg din următoarele activități (drept costuri de investiții sau costuri de exploatare) trebuie să fie considerate ca intrând în sfera sectoarelor de competență publică: măsurile de securitate aeroportuară în temeiul articolului 8 din *Luftsicherheitsgesetz* (Legea privind securitatea aeriană, denumită în continuare „LuftSiG”), măsurile de garantare a siguranței operaționale, măsurile de control aerian și de siguranță aeriană în temeiul articolului 27c alineatul (2) din *Luftverkehrsgesetz* (Legea privind traficul aerian, denumită în continuare „LuftVG”), serviciile meteorologice și serviciile de pompieri.
- (193) Comisia este de opinie că măsurile în temeiul articolului 8 din LuftSiG, măsurile în temeiul articolului 27c alineatul (2) din LuftVG (inclusiv serviciile meteorologice) și serviciile de pompieri, în principiu și sub rezerva analizei din considerentul 195 și următoarele de mai jos, pot fi considerate ca fiind activități care intră în sfera sectoarelor de competență publică.
- (194) Cu toate acestea, în ceea ce privește măsurile legate strict de siguranța operațională, Comisia consideră că asigurarea unor operațiuni în condiții de siguranță pe aeroport este o parte normală din activitatea economică de exploatare a unui aeroport⁽⁴²⁾. Sub rezerva unei analize mai detaliate cu privire la activitățile și costurile individuale, Comisia constată că măsurile destinate să asigure exploatarea în siguranță a aeroportului nu constituie activități care intră în sfera sectoarelor de competență publică. Orice întreprindere care dorește să exploateze un aeroport trebuie să garanteze siguranța instalațiilor precum pista și platformele.
- (195) Referitor la cadrul juridic, Germania a susținut că, în ceea ce privește serviciul de pompieri, nu există norme juridice care impun în mod strict costurile respective operatorului aeroportuar. De asemenea, Comisia observă că remunerarea costurilor pentru serviciile de pompieri intră în sfera de competență juridică a landurilor și că respectivele costuri sunt remunerate, de regulă, de autoritățile regionale competente. Remunerarea este limitată la măsura necesară pentru acoperirea costurilor respective.
- (196) În ceea ce privește controlul traficului aerian și serviciile meteorologice, Comisia ia act de faptul că articolele 27d și 27f din LuftVG prevăd că respectivele costuri prevăzute de articolul 27c din LuftVG sunt acoperite de către stat pentru o serie de aeroporturi. Deși în cazul de față Comisia nu trebuie să stabilească dacă dispoziția poate acorda un avantaj pentru aeroporturile care beneficiază de finanțare de stat în temeiul articolelor 27d și 27f din LuftVG, este evident că legislația prevede că toate celelalte aeroporturi trebuie să suporte costurile relevante din resurse proprii. În acest context, costurile legate de controlul traficului aerian și de serviciile meteorologice trebuie considerate ca reprezentând costuri de exploatare cel puțin pentru aeroporturile care nu sunt vizate de articolele 27d și 27f din LuftVG.
- (197) În ceea ce privește măsurile în temeiul articolului 8 din LuftSiG, se pare că Germania consideră că toate costurile aferente măsurilor prevăzute de acesta pot fi suportate de autoritățile publice competente. Cu toate acestea, Comisia observă că, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din LuftSiG, numai costurile legate de furnizarea și întreținerea spațiilor și clădirilor necesare pentru desfășurarea activităților enumerate la articolul 8 alineatele (1) și (2) din LuftSiG pot fi rambursate. Toate celelalte costuri trebuie suportate de către operatorul aeroportuar. Prin urmare, în măsura în care finanțarea publică acordată întreprinderilor FGAZ/FZG a scutit întreprinderile de costurile pe care acestea ar fi trebuit să le suporte în temeiul articolului 8 alineatul (3) din LuftSiG, finanțarea publică respectivă nu este scutită de control în conformitate cu normele Uniunii privind ajutoarele de stat.

⁽⁴¹⁾ A se vedea, printre altele, cauza C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, Rec., 2005, p. I-1627, punctul 36 și jurisprudența citată.

⁽⁴²⁾ Decizia Comisiei din 20 februarie 2014 în cazul privind ajutorul de stat SA.35847 (2012/N) – Republica Cehă – Aeroportul Ostrava, nepublicată încă în Jurnalul Oficial, considerentul 16.

Concluzii privind sfera sectoarelor de competență publică

- (198) Având în vedere considerațiile anterioare, Comisia consideră că este adecvat să ajungă la concluzii mai specifice în ceea ce privește costurile de investiții și costurile de exploatare care ar intra în sfera sectoarelor de competență publică.
- (199) În ceea ce privește costurile de exploatare suportate în perioada 2000-2009, Comisia acceptă că cele aferente serviciului de pompieri se califică drept costuri pentru obligațiile care intră în sfera sectoarelor de competență publică, în măsura în care remunerarea costurilor respective este strict limitată la ceea ce este necesar pentru desfășurarea activităților respective. În ceea ce privește costurile de exploatare aferente măsurilor puse în aplicare în temeiul articolului 8 din LuftSiG, Comisia consideră că doar costurile pentru care operatorul aeroportuar are dreptul la rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (3) din LuftSiG pot fi considerate drept costuri care intră în sfera sectoarelor de competență publică. În ceea ce privește măsurile de control aerian și de siguranță aeriană, precum și serviciile meteorologice în temeiul articolului 27c alineatul (2) din LuftVG și constatând că Zweibrücken nu este unul dintre aeroporturile pentru care a fost recunoscută o necesitate corespunzătoare de către guvernul federal în temeiul articolului 27d alineatul (1) și al articolului 27f alineatul (1) din LuftVG, Comisia constată că serviciile meteorologice și costurile de exploatare legate de măsurile de control aerian și de siguranță aeriană nu pot fi considerate costuri care intră în sfera sectoarelor de competență publică. De asemenea, costurile de exploatare legate de garantarea siguranței operaționale a aeroportului nu se încadrează în categoria costurilor care intră în sfera sectoarelor de competență publică.
- (200) Având în vedere investițiile realizate între 2000 și 2009, Comisia acceptă calificarea investițiilor legate direct de serviciul de pompieri drept costuri care intră în sfera sectoarelor de competență publică. De asemenea, remunerarea costurilor respective de către autoritățile publice competente s-a limitat la măsura necesară pentru a le acoperi. În ceea ce privește investițiile legate de măsurile puse în aplicare în temeiul articolului 8 din LuftSiG, Comisia consideră că doar costurile pentru care operatorul aeroportuar are dreptul la rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (3) din LuftSiG pot fi considerate costuri care intră în sfera sectoarelor de competență publică. În ceea ce privește investițiile legate de măsurile de control aerian și de siguranță aeriană, precum și de serviciile meteorologice în temeiul articolului 27c alineatul (2) din LuftVG și constatând că Zweibrücken nu este unul dintre aeroporturile pentru care a fost recunoscută o necesitate corespunzătoare de către guvernul federal în temeiul articolelor 27d și 27f din LuftVG, Comisia constată că investițiile legate de măsurile de control aerian și de siguranță aeriană, precum și de serviciile meteorologice nu pot fi considerate costuri care intră în sfera sectoarelor de competență publică. De asemenea, investițiile legate de garantarea siguranței operaționale a aeroportului nu pot fi considerate costuri care intră în sfera sectoarelor de competență publică. În special, aceasta înseamnă că investițiile în modernizarea și extinderea pistei și instalarea luminilor de pază nu pot fi considerate ca intrând în sfera sectoarelor de competență publică.
- (201) În orice caz, indiferent de încadrarea juridică a costurilor respective ca făcând sau nu parte din sfera sectoarelor de competență publică, s-a demonstrat că acestea trebuie să fie suportate de către operatorul aeroportuar, în temeiul cadrului legal aplicabil. În consecință, în cazul în care statul ar plăti pentru costurile în cauză, operatorul aeroportuar ar fi scutit de un cost pe care ar fi trebuit să îl suporte în mod normal.

Activitatea economică și utilizarea de către forțele militare

- (202) Comisia observă că aeroportul Zweibrücken este utilizat, de asemenea, de forțele militare germane și de altă origine, inclusiv pentru antrenamente. Acest lucru se întâmplă în pofida faptului că Zweibrücken nu este un aeroport militar, ci un aeroport civil ⁽⁴³⁾.
- (203) Comisia consideră că, în principiu, furnizarea de servicii aeroportuare pentru forțele militare, inclusiv de către aeroporturile civile, poate constitui o activitate care intră în sfera sectoarelor de competență publică. Cu toate acestea, nu este clar în ce măsură Germania consideră că finanțarea publică a aeroportului nu acoperă decât costurile generate pentru a răspunde necesităților de servicii aeroportuare ale forțelor militare. Comisia observă că, în special în ceea ce privește costurile de exploatare, Germania nu include costurile care decurg din prezența forțelor militare în categoria celor care intră în sfera sectoarelor de competență publică. Același lucru este valabil de asemenea, în principiu, pentru investiții, Germania nefăcând referire la investițiile care sunt strict legate de utilizatorii aeroportului din domeniul militar.
- (204) Cu toate acestea, Germania susține că utilizarea continuă a aeroportului de către forțele militare este unul dintre motivele pentru care investițiile în siguranța aeroportului (pistă etc.) au fost absolut necesare și că închiderea aeroportului nu este o opțiune.

⁽⁴³⁾ Zweibrücken nu este inclus pe lista Publicației de informații aeronautice militare din Germania (MIL AIP Germania), care conține o listă a tuturor aeroporturilor militare din Germania.

- (205) În acest context, Comisia observă că aeroportul Zweibrücken pare să furnizeze servicii aeroportuare forțelor militare în schimbul unei remunerații. Procesele-verbale ale consiliului de supraveghere al întreprinderii FGAZ din 2 octombrie 2006 redau o discuție privind exercițiile militare din Zweibrücken. Conducerea subliniază că unul dintre motivele pentru care ar trebui să se permită desfășurarea acestor exerciții este venitul generat în acest mod, ceea ce indică faptul că, din perspectiva întreprinderilor FGAZ/FZG, furnizarea de servicii aeroportuare pentru forțele militare constituie o activitate economică. Discuția abordează, de asemenea, chestiunea dacă FZG ar trebui să permită desfășurarea de exerciții militare pe aeroportul Zweibrücken în viitor, ceea ce sugerează că rămâne la latitudinea întreprinderilor FGAZ/FZG dacă să răspundă sau nu necesităților forțelor militare.
- (206) De asemenea, în opinia Comisiei, faptul că Germania nu a identificat niciun cost special suportat, atât în ceea ce privește costurile de investiții, cât și costurile de exploatare, legat în mod direct de utilizatorii militari ai aeroportului poate sugera că forțele militare reprezintă, într-adevăr, doar un alt client al aeroportului Zweibrücken.
- (207) În concluzie, Comisia consideră că furnizarea de servicii aeroportuare pentru forțele militare este o activitate economică pe aeroportul Zweibrücken, remarcând în special faptul că nu s-a putut identifica niciun cost legat în mod individual de prezența forțelor militare pe aeroport și justificarea (parțial) economică oferită de FGAZ/FZG cu privire la furnizarea de servicii pentru forțele militare.
- (208) Inclusiv în cadrul scenariului alternativ – și anume, în cazul în care Comisia ar fi concluzionat că respectivele costuri care decurg ca urmare a prezenței forțelor militare ar putea fi asigurate de către stat ca intrând în sfera sectoarelor de competență publică – trebuie menționat că nu ar trebui să se permită ca finanțarea din fonduri publice a activităților neeconomice ale aeroportului de furnizare de servicii pentru forțele militare să conducă la o subvenționare încrucișată a activităților economice ale acestuia. În special, nu ar fi posibil să se considere că întreaga investiție în activele utilizate, de asemenea, de către forțele militare (pistă etc.) sau costurile de exploatare fixe intră în sfera sectoarelor de competență publică.

7.1.1.2. *Resurse de stat și imputabilitatea statului*

- (209) Pentru a constitui ajutor de stat, măsurile în cauză trebuie să fie finanțate prin intermediul resurselor de stat, iar decizia de acordare a măsurii trebuie să fie imputabilă statului.
- (210) Definiția ajutorului de stat se aplică tuturor avantajelor finanțate din resurse de stat, acordate de stat sau de către orice organism intermediar acționând în temeiul competențelor care i-au fost conferite ⁽⁴⁴⁾. În temeiul articolului 107 din tratat, resursele autorităților locale sunt resurse de stat ⁽⁴⁵⁾.
- (211) În acest caz, măsurile relevante – și anume, granturile pentru investiții directe în favoarea întreprinderii FZG și injecțiile de capital anuale în favoarea întreprinderilor FGAZ/FZG – au fost acordate în mod direct de la bugetul autorităților locale. Ajutoarele pentru investiții au provenit direct din partea landului Renania-Palatinat, în timp ce injecțiile de capital au fost cofinanțate de land și de ZEF, o asociație a entităților teritoriale publice locale.
- (212) Din acest motiv, Comisia consideră că măsurile sunt finanțate prin intermediul resurselor de stat și, de asemenea, sunt imputabile statului.

7.1.1.3. *Avantaj economic*

- (213) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat este orice beneficiu economic pe care întreprinderea nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului ⁽⁴⁶⁾. Doar efectul măsurii asupra întreprinderii este relevant, și nu cauza sau obiectivul intervenției statului ⁽⁴⁷⁾. Ori de câte ori situația financiară a unei întreprinderi este îmbunătățită ca urmare a intervenției statului, este prezent un avantaj.
- (214) Comisia reamintește, de asemenea, că acele „capitaluri puse la dispoziția unei întreprinderi de către stat, în mod direct sau indirect, în circumstanțe care corespund condițiilor de piață normale, nu pot fi considerate ajutoare de stat” ⁽⁴⁸⁾. În speță, pentru a stabili dacă finanțarea publică a aeroportului Zweibrücken conferă un avantaj întreprinderilor FGAZ/FZG pe care acestea nu l-ar fi primit în condiții normale de piață, Comisia trebuie să compare comportamentul autorităților publice care acordă ajutoarele directe pentru investiții și injecțiile de capital cu cel al unui operator economic privat în economia de piață care are în vedere perspective de rentabilitate pe termen lung ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁴⁾ Cauza C-482/99 Franța/Comisia („Stardust Marine”), Rec., 2002, p. I-4397.

⁽⁴⁵⁾ Cauzele conexe T-267/08 și T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, 2011, ECLI:EU:T:2011:209, punctul 108.

⁽⁴⁶⁾ Cauza C-39/94 Syndicat français de l'Express international (SFEI) și alții/La Poste și alții, Rec., 1996, p. I-3547, punctul 60 și cauza C-342/96 Regatul Spaniei/Comisia Comunităților Europene, Rec., 1999, p. I-2459, punctul 41.

⁽⁴⁷⁾ Cauza 173/73, Republica Italiană/Comisia Comunităților Europene, Rec., 1974, p. 709, punctul 13.

⁽⁴⁸⁾ Cauza C-482/99 Franța/Comisia („Stardust Marine”), Rec., 2002, p. I-4397, punctul 69.

⁽⁴⁹⁾ Cauza C-305/89, Italia/Comisia („Alfa Romeo”), Rec., 1991, p. I-1603, punctul 23, cauza T-296/97, Alitalia/Comisia, Rec., 2000, p. II-03871, punctul 84.

- (215) Evaluarea ar trebui să excludă orice consecințe pozitive asupra situației economice a regiunii în care este situat aeroportul, întrucât Curtea de Justiție a clarificat că întrebarea relevantă pentru aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață este dacă „în împrejurări asemănătoare, un acționar privat, având în vedere posibilitatea previzibilă de a obține un profit și făcând abstracție de toate considerentele de ordin social, sectorial și de politică regională, ar fi subscris capitalul respectiv” ⁽⁵⁰⁾.
- (216) În hotărârea *Stardust Marine*, Curtea de Justiție a susținut că, „pentru a analiza dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent care operează într-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de susținere financiară, cu scopul de a evalua rațiunile economice ale comportamentului statului și, în consecință, de a se evita evaluările care au la bază o situație ulterioară” ⁽⁵¹⁾.
- (217) De asemenea, Curtea de Justiție a statuat în cauza EDF că „[...] pentru a demonstra că evaluările economice efectuate după acordarea avantajului respectiv, constatarea retrospectivă a rentabilității efective a investiției realizate de statul membru vizat sau justificările ulterioare cu privire la procedeu ales efectiv nu sunt suficiente pentru a dovedi că acest stat membru a adoptat, în mod prealabil sau simultan acordării avantajului, o astfel de decizie în calitatea sa de acționar” ⁽⁵²⁾.
- (218) Pentru a putea aplica principiul operatorului economic privat în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze la momentul adoptării deciziei de a furniza fonduri publice întreprinderilor FGAZ/FZG. De asemenea, Comisia trebuie să își bazeze evaluarea pe informațiile și pe ipotezele de care dispuneau autoritățile locale competente la momentul adoptării deciziei cu privire la dispozițiile financiare ale măsurilor de infrastructură în cauză.

Ajutoare directe pentru investiții

- (219) Comisia observă că ajutoarele directe pentru investiții au acoperit o parte din costurile de investiții suportate de FGAZ/FZG în contextul activității sale economice. În mod normal, un operator aeroportuar trebuie să suporte toate costurile legate de construcția și funcționarea aeroportului (cu excepția costurilor care intră în sfera sectoarelor de competență publică și, în general, nu trebuie să fie suportate de operatorul aeroportuar în temeiul cadrului juridic aplicabil), inclusiv costurile de investiții, astfel încât acoperirea parțială a costurilor respective scutește întreprinderile FGAZ/FZG de o sarcină pe care ar fi trebuit să o suporte în mod normal.
- (220) Germania nu a susținut în mod explicit că ajutoarele pentru investiții directe au respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. Mai degrabă, Germania a susținut că închiderea aeroportului nu a fost niciodată o opțiune realistă pentru autoritățile locale și că, având în vedere necesitatea de a exploata aeroportul, a fost justificat din punct de vedere economic ca acesta să fie deschis, de asemenea, pentru aviația comercială. La alte puncte, Germania a susținut că investițiile în aeroport au fost motivate de dorința de a revigora regiunea din punct de vedere economic și că subvențiile publice au fost necesare deoarece veniturile generate de exploatarea comercială a aeroportului nu ar fi suficiente pentru a acoperi costurile aferente.
- (221) De asemenea, Germania a subliniat că infrastructura este necesară pentru a crea locuri de muncă (aproximativ 5 000 de locuri de muncă pe teritoriul landului Renania-Palatinat, din care 2 708 depind direct și indirect de aeroport), pentru a reduce costurile sociale (25 de milioane EUR pe an) și pentru a genera venituri fiscale. Germania a declarat, de asemenea, că locurile de muncă sunt deosebit de importante în zonă, întrucât aceasta are o rată a șomajului care este în prezent cu 2 % mai mare decât rata medie a șomajului la nivelul landului. De asemenea, Germania a susținut că două expertize subliniază importanța aeroportului pentru economia regională ⁽⁵³⁾.
- (222) Cu toate acestea, atunci când se aplică testul operatorului economic privat în economia de piață, nu se poate ține cont de considerente sociale și regionale. De asemenea, inclusiv în cazul în care Comisia ar ține cont de considerentele sociale și regionale respective, studiile prezentate de Germania demonstrează că, în iunie 2012, FZG a asigurat doar 115 locuri de muncă pe aeroportul Zweibrücken. Studiile respective confirmă faptul că zona comercială din jurul aeroportului transformat asigură în total 2 708 locuri de muncă directe și indirecte. Cu toate acestea, doar 7,8 %, și anume 210 locuri de muncă, au legătură cu transportul și depozitarea, reprezentând activitățile care sunt direct legate de prezența aeroportului.
- (223) Deși s-ar putea accepta, în principiu, că inclusiv subvențiile nerambursabile acordate unei întreprinderi care este deținută în întregime de stat ar putea fi considerate drept investiții realizate în condițiile pieței, Germania nu a

⁽⁵⁰⁾ Cauza 40/85 *Belgia/Comisia*, Rec., 1986, p. I-2321.

⁽⁵¹⁾ Hotărârea *Stardust Marine*, punctul 71.

⁽⁵²⁾ Cauza C-124/10P *Comisia Europeană/Électricité de France („EDF“)*, 2012, ECLI:EU:C:2012:318, punctul 85.

⁽⁵³⁾ Prof. Dr. Heuer und Prof. Dr. Klophaus, unter Mitarbeit von Dr. Berster and Wilken, Deutsches Zentrum für Luft – und Raumfahrt, Januar 2006, „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Zweibrücken“, S. 146; Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025“, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, September 2009, p. 85.

prezentat un plan de afaceri sau calcule *ex ante* privind rentabilitatea preconizată a ajutoarelor pentru investiții. Singurele prognoze prezentate sunt un studiu din anul 2003, care prezintă numărul de pasageri din sectorul aviației comerciale care ar putea asigura rentabilitatea, și prognoza din 2010 privind rezultatele anuale pentru perioada 2011-2015. Ultima prognoză estimează că FZG va deveni rentabilă abia în 2015, presupunând că numărul pasagerilor va crește la peste 500 000 de pasageri pe an.

- (224) Investițiile în infrastructură pe aeroportul Zweibrücken presupun costuri semnificative (a se vedea detalierea costurilor de investiții din tabelul 2 și tabelul 3, minus investițiile care intră în sfera sectoarelor de competență publică, astfel cum au fost identificate în considerentele 198-200, precum și investițiile realizate înainte de 12 decembrie 2000) și o perioadă lungă de rezultate negative (prevăzute cel puțin până în 2015).
- (225) În pofida incertitudinilor inerente și semnificative aferente proiectului, cum ar fi natura pe termen lung a acestuia, nu a existat un plan de afaceri *ex ante* și nici o analiză de sensibilitate a ipotezelor subiacente privind rentabilitatea. Acest lucru nu este în conformitate cu tipul de analiză pe care un investitor prudent l-ar fi realizat pentru un astfel de proiect.
- (226) În cele din urmă, Comisia observă că, începând din 2000, întreprinderile FGAZ/FZG au generat pierderi în fiecare an, cu o tendință de creștere începând cu 2005.
- (227) În primul rând, ajutoarele pentru investiții directe au fost nerambursabile și nu au asigurat randamentul. În al doilea rând, Germania nu a prezentat nicio dovadă a faptului că ajutoarele pentru investiții au fost puse la dispoziția întreprinderii FZG în condițiile pieței. În al treilea rând, Germania nu se bazează pe principiul operatorului economic privat în economia de piață. Prin urmare, Comisia consideră că ajutoarele pentru investiții directe acordate de land în favoarea întreprinderii FZG după 12 decembrie 2000 i-au conferit acesteia un avantaj economic (în măsura în care ajutoarele pentru investiții nu au fost legate exclusiv de activități care intră în sfera sectoarelor de competență publică, astfel cum s-a concluzionat în considerentele 198, 199 și 200).

Injecțiile de capital anuale

- (228) Injecțiile de capital anuale acordate de landul Renania-Palatinat și ZEF au contribuit la acoperirea pierderilor anuale ale întreprinderii FGAZ, care, la rândul lor, au fost determinate aproape în întregime de pierderile anuale ale întreprinderii FZG (a se vedea tabelul 4). În cele din urmă, injecțiile de capital anuale au contribuit, așadar, la acoperirea parțială a costurilor normale de investiții și de exploatare ale întreprinderilor FGAZ/FZG, reducând astfel o povară economică pe care acestea ar fi trebuit să o suporte în mod normal.
- (229) Din același motiv, astfel cum a fost subliniat în considerentele 222-228 cu privire la ajutoarele pentru investiții directe acordate FZG, Comisia consideră, de asemenea, că injecțiile de capital anuale în favoarea întreprinderilor FGAZ/FZG nu au fost acordate în condiții normale de piață. În special, Germania nu a susținut că injecțiile de capital au fost investiții de piață normale. Germania nu a prezentat niciun element de probă care să demonstreze considerațiile *ex ante* privind rentabilitatea și nici nu a explicat motivul pentru care un operator economic privat în economia de piață ar continua să efectueze injecții de capital într-o întreprindere care generează pierderi în mod constant. În acest sens, trebuie să se considere că injecțiile de capital anuale acordă un avantaj economic întreprinderilor FGAZ/FZG.

Concluzie

- (230) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că, în absența unui plan de afaceri *ex ante* sau a altor studii de rentabilitate rezonabile, un operator economic privat în economia de piață nu ar fi luat decizia de a iniția proiectul de investiții în cauză și de a acoperi, pe o bază anuală continuă, pierderile anuale în creștere ale întreprinderilor FGAZ/FZG. Prin urmare, decizia landului Renania-Palatinat și a asociației ZEF de a acorda măsurile respective conferă un avantaj economic întreprinderilor FGAZ/FZG pe care acestea nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

7.1.1.4. Caracterul selectiv

- (231) Pentru a se încadra în domeniul de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din tratat, o măsură de stat trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri”. Prin urmare, numai măsurile care acordă un avantaj în mod selectiv întreprinderilor intră sub incidența noțiunii de ajutor de stat.
- (232) În speță, ajutoarele pentru investiții directe și injecțiile de capital anuale au avantajat numai întreprinderile FGAZ/FZG. Prin urmare, ambele măsuri sunt selective în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

7.1.1.5. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

- (233) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente pe piața internă, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv ⁽⁵⁴⁾. Avantajul economic conferit de ajutoarele pentru investiții directe și de injecțiile de capital, în speță, operatorului aeroportuar îi consolidează poziția economică, întrucât acesta a fost în măsură să își demareze afacerea fără a suporta costurile de investiții și de exploatare inerente.
- (234) Conform evaluărilor din considerentul 173 și următoarele, exploatarea unui aeroport este o activitate economică. Concurența are loc, pe de o parte, între aeroporturi pentru atragerea de companii aeriene și de trafic aerian corespunzător (pasageri și marfă) și, pe de altă parte, între administratorii aeroporturilor, care pot concura între ei pentru a li se încredința administrarea unui anumit aeroport. În plus, în special în ceea ce privește companiile aeriene low-cost și operatorii de curse charter, aeroporturile care nu sunt situate în aceleași zone deservite și chiar în state membre diferite pot, de asemenea, să se afle în concurență unele cu altele în vederea atragerii companiilor aeriene respective.
- (235) Astfel cum este menționat la punctul 40 din orientările din 2005 privind sectorul aviației și reafirmat la punctul 45 din orientările din 2014 privind sectorul aviației, nu este posibil să se excludă nici măcar aeroporturile mici din domeniul de aplicare a articolului 107 alineatul (1) din tratat. De asemenea, punctul 45 din orientările din 2014 privind sectorul aviației prevede în mod explicit că „întreprinderea care beneficiază de finanțare publică are dimensiuni relativ mici nu exclude așadar posibilitatea ca schimburile comerciale dintre statele membre să fie afectate”.
- (236) Aeroportul Zweibrücken deservește în prezent aproximativ 242 000 de pasageri pe an și a deservit până la aproximativ 340 000 de pasageri pe an în trecut. Previziunile furnizate de Germania au indicat faptul că numărul de pasageri ar putea crește până la 1 milion de pasageri pe an în 2025. Astfel cum s-a observat în considerentul 21, aeroportul Zweibrücken este situat în imediata apropiere a aeroportului Saarbrücken (39 km) și la două ore de mers cu automobilul de alte șase aeroporturi. Conform studiului de prognoză privind traficul aerian furnizat de Germania, în medie, 15 % din pasagerii care utilizează aeroportul Zweibrücken provin din alte state membre (Franța și Luxemburg). Există zboruri internaționale de pe aeroportul Zweibrücken către destinații precum Mallorca sau Antalya. Pista aeroportului Zweibrücken are o lungime suficientă (3 000 m) și le permite companiilor aeriene să deservească destinații internaționale pe distanțe medii. Având în vedere aceste elemente, Comisia consideră că finanțarea publică a întreprinderilor FGAZ/FZG denaturează sau amenință să denatureze concurența și are cel puțin un efect potențial asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.
- (237) În afara acestor considerații generale, Comisia consideră, de asemenea, că aeroportul Zweibrücken se află sau s-a aflat în concurență directă cu aeroportul Saarbrücken. În primul rând, nu trebuie trecut cu vederea faptul că TUIfly, fostul cel mai mare client al aeroportului Saarbrücken, a părăsit aeroportul respectiv și și-a transferat activitatea pe aeroportul Zweibrücken în 2007. În al doilea rând, pentru o perioadă de timp substanțială, zboruri spre Berlin au fost oferite de pe ambele aeroporturi, Zweibrücken (Germanwings) și Saarbrücken (Air Berlin și Luxair) în paralel, ceea ce demonstrează concurența atât între aeroporturi, cât și între companiile aeriene. Acordul de servicii aeroportuare încheiat între FZG și Germanwings prevedea chiar plata unor tarife mai mari pentru serviciile furnizate de FZG în cazul în care Air Berlin și-ar fi încetat serviciile către Berlin din Saarbrücken.
- (238) Pe lângă acești indicatori privind concurența dintre aeroporturile Zweibrücken și Saarbrücken, există, de asemenea, elemente de probă că unii funcționari ai landului Renania-Palatinat au perceput în mod evident existența concurenței, contrar observațiilor oficiale prezentate de Germania potrivit cărora cele două aeroporturi nu s-au considerat niciodată ca aflându-se în concurență directă. În două note interne ale guvernului landului Renania-Palatinat, elaborate în 2003, poziția susținută de autori este aceea că la momentul respectiv nu era posibilă/recomandabilă o cooperare între aeroporturile Saarbrücken și Zweibrücken. Mai degrabă, una dintre note a explicat că, cel puțin atât timp cât FRAPORT AG este implicată în activitățile desfășurate pe aeroportul Saarbrücken, relația dintre cele două aeroporturi va fi una de concurență ⁽⁵⁵⁾. De asemenea, conform notelor, „din perspectiva landului Renania-Palatinat, se poate preconiza că aeroportul Zweibrücken va prevala în această relație de concurență pe termen lung” ⁽⁵⁶⁾. Declarațiile indică faptul că, în 2003 cel puțin, relația percepută dintre cele două aeroporturi a fost, într-adevăr, una de concurență.
- (239) În acest context, finanțarea publică acordată întreprinderilor FGAZ/FZG trebuie considerată ca fiind susceptibilă de a denatura concurența și de a avea un efect asupra schimburilor comerciale.

⁽⁵⁴⁾ Cauza T-214/95, *Het Vlaamse Gewest/Comisia*, Rec., 1998, p. II-717.

⁽⁵⁵⁾ *Vorlage für den Ministerrat, Gemeinsame Kabinettsitzung der Regierung des Saarlandes und der Landesregierung von Rheinland-Pfalz am 27. Mai 2003*, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, 15 mai 2003.

⁽⁵⁶⁾ *Einschätzung der rheinland-pfälzischen Innenministeriums*, 15 mai 2003.

7.1.1.6. **Concluzie**

- (240) Având în vedere constatările de mai sus din considerentele 173-239, Comisia consideră că finanțarea publică acordată întreprinderilor FGAZ/FZG sub formă de ajutoare pentru investiții directe și injecții de capital anuale în perioada 2000-2009 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.1.2. LEGALITATEA AJUTORULUI

- (241) În temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat, statele membre trebuie să notifice proiectele care urmăresc să instituie sau să modifice ajutoarele și nu le pot pune în aplicare înainte de emiterea unei decizii finale în cadrul procedurii de notificare.
- (242) Întrucât finanțarea a fost deja pusă la dispoziția întreprinderilor FGAZ/FZG, Comisia consideră că Germania nu a respectat interdicția prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat ⁽⁵⁷⁾.

7.1.3. COMPATIBILITATE

7.1.3.1. **Aplicabilitatea orientărilor din 2014 și 2005 privind sectorul aviației**

- (243) Articolul 107 alineatul (3) din tratat prevede anumite excepții de la regula generală prevăzută la articolul 107 alineatul (1) din tratat conform căreia ajutorul de stat nu este compatibil cu piața internă. Ajutorul în cauză poate fi evaluat pe baza articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, care prevede că pot fi considerate compatibile cu piața internă „ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun”.
- (244) În această privință, orientările din 2014 privind sectorul aviației asigură un cadru pentru a evalua dacă ajutoarele acordate aeroporturilor pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) din tratat.
- (245) În temeiul orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, Comisia consideră că în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate aeroporturilor se aplică Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal ⁽⁵⁸⁾. În această privință, dacă ajutorul pentru investiții ilegal a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014, Comisia va aplica normele privind compatibilitatea care sunt în vigoare la momentul acordării ajutoarelor pentru investiții ilegale. În consecință, Comisia va aplica principiile prevăzute în orientările din 2005 privind sectorul aviației în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014 ⁽⁵⁹⁾.
- (246) În conformitate cu orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia consideră că dispozițiile prevăzute în comunicarea sa privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal nu ar trebui să se aplice cazurilor nesoluționate care vizează ajutoarele de exploatare ilegale acordate aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014. În schimb, Comisia va aplica principiile menționate în orientările din 2014 privind sectorul aviației în toate cazurile care vizează ajutoarele de exploatare (notificări în curs și ajutoare ilegale nenotificate) acordate aeroporturilor, chiar dacă acestea au fost acordate înainte de data de 4 aprilie 2014 și de începutul perioadei de tranziție ⁽⁶⁰⁾.
- (247) Comisia a concluzionat deja în considerentul 242 că injecțiile de capital directe și anuale constituie ajutoare de stat ilegale acordate înainte de 4 aprilie 2014.

7.1.3.2. **Distincția între ajutorul pentru investiții și ajutorul de exploatare**

- (248) Având în vedere dispozițiile orientărilor din 2014 privind sectorul aviației menționate în considerentele 245-246, Comisia trebuie să determine dacă măsura în cauză constituie ajutor pentru investiții sau de exploatare ilegal.

⁽⁵⁷⁾ Cauza T-109/01, *Fleuren Compost/Comisia*, Rec., 2004, p. II-127.

⁽⁵⁸⁾ JO C 119, 22.5.2002, p. 22.

⁽⁵⁹⁾ Punctul 173 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁶⁰⁾ Punctul 172 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (249) În conformitate cu punctul 25 litera (r) din orientările din 2014 privind sectorul aviației, ajutoarele pentru investiții sunt definite drept „ajutoarele menite să finanțeze active imobilizate; mai precis, să acopere «deficitul de finanțare a costurilor de capital»”. De asemenea, în conformitate cu punctul 25 litera (r) din orientări, ajutoarele pentru investiții se referă atât la plățile în avans (și anume acoperă costurile inițiale de investiție), cât și la ajutoarele plătite în tranșe periodice (destinate să acopere costurile de capital în ceea ce privește amortizarea anuală și cheltuielile de finanțare).
- (250) Ajutoarele de exploatare, în schimb, vizează acoperirea integrală sau parțială a costurilor de exploatare ale unui aeroport, definite drept „costurile suportate de un aeroport în vederea furnizării de servicii aeroportuare; acestea includ anumite categorii de costuri, cum ar fi costurile cu personalul, cele aferente serviciilor contractate, cele legate de comunicații, deșeurii, energie, întreținere, chirie și administrație, dar exclud costurile de capital, sprijinul pentru marketing sau orice alte stimulente acordate companiilor aeriene de către aeroport, precum și costurile care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică”⁽⁶¹⁾.
- (251) Având în vedere aceste definiții, se poate considera că injecțiile de capital directe, care au fost legate toate de anumite proiecte de investiții, constituie ajutor pentru investiții în favoarea întreprinderilor FGAZ/FZG.
- (252) În schimb, partea din injecțiile de capital anuale care a fost utilizată pentru a acoperi pierderile de exploatare anuale⁽⁶²⁾ ale întreprinderilor FGAZ/FZG, minus costurile incluse în EBITDA, care intră în sfera sectoarelor de competență publică, astfel cum s-a stabilit în considerentele 198, 199 și 200, și costurile suportate înainte de 12 decembrie 2000 constituie ajutor de exploatare în favoarea întreprinderilor FGAZ/FZG.
- (253) În cele din urmă, partea din injecțiile de capital anuale care acoperă pierderile întreprinderilor FGAZ/FZG care nu sunt deja incluse în EBITDA (și anume, amortizarea anuală a activelor, costurile de finanțare etc.) minus costurile care intră în sfera sectoarelor de competență publică, astfel cum s-a stabilit în considerentele 198, 199 și 200, și costurile suportate înainte de 12 decembrie 2000 constituie ajutor pentru investiții.

7.1.3.3. *Compatibilitatea ajutorului pentru investiții*

- (254) În conformitate cu punctul 61 din orientările din 2005 privind sectorul aviației, Comisia are obligația de a examina dacă sunt îndeplinite următoarele condiții cumulative:
- (a) construirea și operarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar (dezvoltare regională, accesibilitate etc.);
 - (b) infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;
 - (c) infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;
 - (d) toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la aceasta în mod egal și nediscriminatoriu; și
 - (e) dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură contrară interesului Uniunii.
- (255) De asemenea, pentru a fi compatibile cu piața internă, ajutoarele de stat destinate aeroporturilor – ca oricare altă măsură de ajutor de stat – ar trebui să aibă un efect stimulator și să fie necesare și proporționale cu obiectivul legitim urmărit.
- (256) Germania a afirmat că ajutoarele pentru investiții în favoarea întreprinderilor FGAZ/FZG respectă toate criteriile de compatibilitate prevăzute în orientările din 2005 privind sectorul aviației.
- (a) *Contribuția la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun bine definit*
- (257) Comisia reamintește că orientările din 2005 privind sectorul aviației nu prevăd criterii precise conform cărora se va evalua dacă ajutoarele pentru investiții acordate unui aeroport contribuie la un obiectiv de interes comun bine definit. Cu toate acestea, o simplă dublare a infrastructurii aeroportuare existente nu poate fi considerată ca urmărind un obiectiv de interes comun.
- (258) În acest sens, Comisia trebuie, prin urmare, să aprecieze, în primul rând, dacă aeroportul Zweibrücken dublează infrastructura aeroportuară existentă din regiune.

⁽⁶¹⁾ Punctul 25 litera (v) din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁶²⁾ Exprimat în profit înainte de deducerea dobânzilor și a impozitului și de includerea deprecierei și a amortizării (denumit în continuare „EBITDA”).

Dublare: suprapunere între aeroporturile Zweibrücken și Saarbrücken

- (259) Comisia reamintește că aeroportul Zweibrücken este situat în imediata vecinătate a aeroportului Saarbrücken. Distanța liniară între cele două aeroporturi este de aproximativ 20 de kilometri, corespunzând la aproximativ 39 de kilometri rutieri. Timpul de călătorie cu automobilul între cele două aeroporturi este de aproximativ 30 de minute. În același timp, cel puțin 6 alte aeroporturi sunt situate la mai puțin de 2 ore cu automobilul față de aeroportul Zweibrücken.
- (260) Apropierea dintre cele două aeroporturi înseamnă că ambele deserveșc zone practic identice. Diferitele studii prezentate de Germania în cazul de față ⁽⁶³⁾, precum și în procedura oficială de investigare paralelă privind aeroportul Saarbrücken ⁽⁶⁴⁾ confirmă faptul că majoritatea pasagerilor care folosesc cele două aeroporturi provin din vestul landului Renania-Palatinat și din landul Saar.
- (261) De asemenea, profilurile aeroporturilor Saarbrücken și Zweibrücken sunt relativ similare. Atunci când pe aeroportul Zweibrücken au fost inițiate operațiunile de aviație comercială, în 2006, primul client a fost Germanwings, care a deservit o rută către Berlin. Aceeași rută era deservită din aeroportul Saarbrücken de compania aeriană Luxair și, începând cu anul 2007, de Air Berlin. Al doilea mare client al aeroportului Zweibrücken a fost TUIFly, care oferă zboruri către diferite locații de vacanță, în principal la Marea Mediterană. Înainte de a deservi aeroportul Zweibrücken, TUIFly a fost unul dintre cei mai importanți clienți ai aeroportului Saarbrücken.
- (262) Zweibrücken a încercat, de asemenea, să pătrundă mai puternic pe piața zborurilor low-cost prin încheierea unui acord cu Ryanair, care, cu toate acestea, a menținut ruta Londra-Stansted pentru mai puțin de un an. În cele din urmă, Germanwings a abandonat, de asemenea, aeroportul și, în consecință, de la sfârșitul anului 2011, aeroportul Zweibrücken se concentrează aproape exclusiv pe zboruri charter de vacanță și pe transportul aerian de mărfuri.
- (263) Cu toate acestea, zborurile charter de vacanță sunt și au fost disponibile, de asemenea, din Saarbrücken. În special, se pare că principalele destinații deservite de aeroportul Zweibrücken sunt deservite în mod frecvent, de asemenea, de aeroportul Saarbrücken. De exemplu, orarul de zbor din vara anului 2014 demonstrează că cele mai frecvente două destinații deservite de aeroportul Zweibrücken sunt Antalya și Palma de Mallorca, reprezentând 70 % din zborurile săptămânale. În același timp, ambele destinații sunt deservite, de asemenea, din Saarbrücken, cu o frecvență similară: în săptămâna 16 iunie 2014-23 iunie 2014, 16 zboruri au avut ca punct de plecare aeroportul Zweibrücken, îndreptându-se către Antalya sau Palma de Mallorca, în timp ce din Saarbrücken au plecat 18 zboruri către destinații identice.

Dublare: capacitate, număr de pasageri și rezultate anuale

- (264) După ce aeroportul Zweibrücken a intrat pe piața aviației comerciale, numărul de pasageri a crescut rapid, de la 78 000 în 2006 la 338 000 în 2009. După această perioadă de creștere rapidă, cifrele au început să scadă, ajungând la 242 000 de pasageri în 2012. Având în vedere că pe aeroportul Zweibrücken capacitatea este de 700 000 de pasageri, rezultă că aeroportul nu a funcționat niciodată la mai mult de 50 % din capacitatea sa disponibilă și funcționează în prezent la aproximativ 35 % din capacitatea disponibilă.
- (265) Prin comparație, numărul de pasageri pe aeroportul Saarbrücken a fost stabil, în esență, de aproximativ 450 000 de pasageri pe an până când aeroportul Zweibrücken au pătruns pe piața aviației comerciale, când numărul de pasageri a scăzut de la 487 000 în 2005 la 350 000 în 2007. După adaptarea tarifelor de aeroport, aeroportul Saarbrücken a reușit să atragă compania aeriană Air Berlin în 2007, ceea ce a condus la o revenire și o creștere a numărului de pasageri, care a atins un maximum de 518 000 de pasageri în 2008. În 2012, 425 000 de pasageri au utilizat aeroportul Saarbrücken. Având în vedere că Saarbrücken dispune în prezent de o capacitate de 700 000 de pasageri pe an, s-a utilizat numai 50-75 % din capacitatea sa disponibilă. În acest sens, trebuie remarcat faptul că respectiva capacitate a aeroportului Saarbrücken ar putea fi mai mare (și anume 750 000-800 000 de pasageri pe an) dacă nu ar fi limitată în ceea ce privește numărul controalelor de securitate pentru pasageri pe care aeroportul le poate efectua pe oră. Limitarea decurge din faptul că aeroportul Saarbrücken are doar două scanere de securitate disponibile în prezent.

⁽⁶³⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025”, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, septembrie 2009; Intraplan Consult GmbH, „Luftverkehrsprognose Flughafen Saarbrücken – Vorgehensweise und Ergebnisse”, octombrie 2010.

⁽⁶⁴⁾ Decizia Comisiei din 1 octombrie 2014 în cazul privind ajutorul de stat SA.26190 – Germania – Aeroportul Saarbrücken, nepublicată încă în Jurnalul Oficial.

- (266) De asemenea, Comisia constată faptul că atât aeroportul Saarbrücken, cât și aeroportul Zweibrücken au fost generatoare de pierderi în perioada care face obiectul anchetei (2000-2009). În special, la ambele aeroporturi pierderile anuale au crescut considerabil începând cu anul 2006, când aeroportul Zweibrücken a pătruns pe piața aviației comerciale.

Dublare: elemente de probă privind concurența directă între cele două aeroporturi

- (267) Comisia a observat deja în considerentele 237 și 238 că există unele indicii conform cărora aeroportul Zweibrücken s-a aflat în concurență directă cu aeroportul Saarbrücken. În primul rând, trebuie menționat faptul că TUIFly, fostul cel mai mare client al aeroportului Saarbrücken, a părăsit aeroportul și și-a transferat activitatea pe aeroportul Zweibrücken în 2007⁽⁶⁵⁾. În al doilea rând, pentru o perioadă de timp semnificativă, zboruri spre Berlin au fost oferite de pe ambele aeroporturi, Zweibrücken (Germanwings) și Saarbrücken (Air Berlin și Luxair) în paralel, ceea ce demonstrează concurența atât între aeroporturi, cât și între rutele deservite de companiile aeriene. Acordul de servicii aeroportuare încheiat între FZG și Germanwings prevedea chiar plata unor tarife mai mari pentru serviciile furnizate de FZG în cazul în care Air Berlin și-ar fi încetat serviciile către Berlin din Saarbrücken.
- (268) În plus față de indicatorii suplimentari menționați deja (a se vedea considerentul 238), Comisia face trimitere, de asemenea, la procesul-verbal al reuniunii consiliului de supraveghere al întreprinderii FGAZ din 26 iunie 2009. Rezumând raportul consiliului de administrație, procesul-verbal redă o reuniune între conducerea întreprinderii FGAZ, Ryanair și Ministerul Economiei din landul Renania-Palatinat. În cursul reuniunii, în cadrul căreia a fost discutat viitorul relației companiei aeriene Ryanair cu aeroportul Zweibrücken, reprezentantul ministerului „a subliniat față de [Ryanair] că guvernul landului Renania-Palatinat ar considera că este un gest foarte neplăcut dacă Ryanair ar începe să deservească aeroportul Saarbrücken”. În loc să demonstreze complementaritatea între cele două aeroporturi, nota demonstrează mai degrabă că cele două aeroporturi s-au aflat în concurență.

Dublare: transportul de mărfuri

- (269) Comisia observă în continuare că aeroportul Zweibrücken este implicat, de asemenea, în transportul aerian de marfă. Deși transportul de marfă nu este un domeniu important al operațiunilor de pe aeroportul Saarbrücken, acesta reprezintă un element central al modelului de afaceri al aeroportului Frankfurt-Hahn. Astfel cum s-a menționat în considerentul 21, aeroportul Frankfurt-Hahn se află la doar aproximativ 128 km sau circa 84 de minute cu automobilul față de Zweibrücken. În plus, servicii de transport mărfuri sunt oferite, de asemenea, pe aeroportul Luxemburg, situat la aproximativ 145 km sau circa 86 de minute cu automobilul (a se vedea considerentul 21) față de aeroportul Zweibrücken.
- (270) În această privință, Comisia observă că, de regulă, transportul de mărfuri prezintă o mobilitate mai mare decât transportul de pasageri⁽⁶⁶⁾. În general, zona deservită pentru aeroporturile destinate transportului de marfă este considerată a avea o rază minimă de aproximativ 200 de kilometri și o durată de călătorie de 2 ore. Într-o anumită măsură, sectorul pare să sugereze că, în general, până la o jumătate de zi de transport cu camionul (și anume, o durată de până la 12 ore de călătorie pentru camioane) ar fi acceptabilă⁽⁶⁷⁾.
- (271) Având în vedere că, în general, zona deservită pentru transportul de marfă este mult mai mare decât pentru transportul de pasageri, aeroporturile Frankfurt-Hahn și Luxemburg asigură o capacitate de transport aerian de mărfuri suficientă pentru regiune.

Dublare: discutarea constatărilor

- (272) Pe baza considerațiilor expuse în considerentele 259-270, Comisia constată că aeroportul Zweibrücken dublează infrastructura aeroportuară disponibilă pe aeroportul Saarbrücken. Mai precis, în opinia Comisiei, chiar și înainte ca aeroportul Zweibrücken să fi intrat pe piața aviației comerciale, regiunea era bine conectată prin aeroporturile existente, în special, aeroportul Saarbrücken și aeroportul Zweibrücken nu mărește conectivitatea regiunii.

⁽⁶⁵⁾ Comisia observă că TUIFly a susținut că decizia de a părăsi aeroportul Saarbrücken și de a-și transfera activitatea pe aeroportul Zweibrücken a fost motivată de preocupările legate de securitatea pistei Saarbrücken. În același timp, în cadrul procedurii oficiale de investigare în cazul SA.26190, Germania a afirmat că deciziile companiilor aeriene de a părăsi Saarbrücken nu au fost justificate niciodată prin trimitere la infrastructura aeroportului Saarbrücken. Comisia nu este în măsură să evalueze motivațiile exacte care au determinat TUIFly să își transfere activitatea de la Saarbrücken la Zweibrücken.

⁽⁶⁶⁾ De exemplu, aeroportul Leipzig/Halle a fost în concurență cu aeroportul Vatry (Franța) pentru stabilirea platformei europene a întreprinderii DHL. A se vedea *hotărârea Leipzig/Halle*, punctul 93.

⁽⁶⁷⁾ Răspunsul aeroportului Liège la consultarea publică asupra orientărilor din 2014 privind sectorul aviației.

- (273) De asemenea, orice cerere de servicii de aviație neîndeplinită de aeroportul Saarbrücken ar putea fi îndeplinită cu ușurință de celelalte 6 aeroporturi, la care se poate ajunge în mai puțin de 2 ore cu automobilul. În special în ceea ce privește zborurile de agrement, duratele de călătorie de până la 2 ore sunt general acceptate. Același lucru este valabil, de asemenea, în ceea ce privește cererea pentru serviciile de transport aerian de mărfuri.
- (274) Germania nu a prezentat niciun element de probă conform căruia numărul de pasageri estimat necesită intrarea pe piață a aeroportului Zweibrücken. În special, în timp ce intrarea pe piața aviației comerciale a avut loc în 2006, primul studiu furnizat privind numărul de pasageri estimat datează din septembrie 2009. ⁽⁶⁸⁾ Prin urmare, nu se poate considera că finanțarea publică începând cu anul 2000 a avut scopul de a răspunde cererii de servicii de aviație care, în caz contrar, nu ar fi avut loc.
- (275) De asemenea, Comisia remarcă faptul că, în 1997, aeroportul Saarbrücken a preconizat că numărul de pasageri va crește la 676 000 până în 2010 ⁽⁶⁹⁾. Întrucât la momentul respectiv aeroportul Zweibrücken nu era încă activ pe piața aviației comerciale, se poate presupune că prognoza respectivă a fost cea mai fiabilă estimare a numărului de pasageri pentru regiune. Având în vedere că aeroportul Saarbrücken are o capacitate de 700 000-800 000 de pasageri pe an, este clar că numărul de pasageri preconizat în 1997 poate fi atins de aeroportul Saarbrücken pe cont propriu pentru o perioadă semnificativă de timp.
- (276) Comisia consideră, de asemenea, că nici numărul real de pasageri de pe aeroporturile Zweibrücken și Saarbrücken nu demonstrează că aeroportul Saarbrücken dispune de o capacitate insuficientă pentru a răspunde cererii din regiune. Este adevărat că, prin combinarea numărului de pasageri de pe aeroporturile Saarbrücken și Zweibrücken, se ajunge la aproximativ 850 000 de pasageri în 2008 și la 810 000 în 2009, ceea ce reprezintă mai mult decât capacitatea maximă a aeroportului Saarbrücken. În același timp, Comisia consideră că aceste cifre oferă o imagine distorsionată într-o anumită măsură a cererii reale din regiune: în primul rând, numărul mare de pasageri pare să fie determinat de concurența directă între rutele spre Berlin din Zweibrücken și Saarbrücken (și între Germanwings și, respectiv, Air Berlin/Luxair), care au atras temporar pasageri suplimentari. Cu toate acestea, odată ce Germanwings și-a suspendat linia neprofitabilă către Berlin, cererea pe ruta în cauză a scăzut. În al doilea rând, Comisia constată (a se vedea punctul 7.3) că Germanwings, TUIFly și Ryanair au beneficiat de ajutor de stat incompatibil care le-a fost acordat de întreprinderile FGAZ/FZG în măsura în care acest lucru s-ar fi putut concretiza în reducerea prețurilor biletelor, Comisia se îndoiește de faptul că numărul de pasageri subvenționați în acest mod de pe aeroportul Zweibrücken a reprezentat cererea reală în regiune. În cele din urmă, trebuie menționat faptul că numărul combinat de pasageri a scăzut începând cu 2009: numărul de pasageri combinat pentru aeroporturile Zweibrücken și Saarbrücken s-a ridicat la aproximativ 670 000 în 2012, fiind, prin urmare, sub limita capacității aeroportului Saarbrücken.
- (277) De asemenea, Comisia nu poate accepta argumentul Germaniei potrivit căruia cele două aeroporturi doar se completează reciproc – și nu se află în concurență. În primul rând, în pofida faptului că modelele de afaceri ale celor două aeroporturi par să difere într-o anumită măsură, este evident că activitatea de bază a aeroportului Zweibrücken (zboruri de vacanță, în special către Antalya/Palma de Mallorca) este deservită, de asemenea, de aeroportul Saarbrücken. Este adevărat că în rest aeroportul Saarbrücken se concentrează pe zborurile regulate către principalele orașe, cum ar fi Luxemburg, Berlin, și Hamburg. Totuși, aceasta nu schimbă faptul că aeroportul Zweibrücken pare să furnizeze doar unele servicii limitate care nu sunt sau nu pot fi oferite de aeroportul Saarbrücken.
- (278) De asemenea, Comisia constată că diferențele în materie de infrastructură care există între cele două aeroporturi nu infirmă constatarea acesteia că aeroportul Zweibrücken dublează infrastructura aeroportuară care exista deja anterior în Saarbrücken. Deși este adevărat, de asemenea, că aeroportul Zweibrücken are o pistă mai lungă, ceea ce îl face mai adecvat pentru zborurile pe distanțe lungi și pentru avioane de marfă de mare tonaj, aceste diferențe nu sunt suficiente pentru a justifica existența a două aeroporturi în imediată apropiere. În primul rând, astfel cum s-a explicat în considerentele 269 și 270, cererea de servicii de transport aerian de mărfuri este deservită suficient de aeroporturile Frankfurt-Hahn și Luxemburg, unde – conform informațiilor deținute de Comisie – nu există restricții în ceea ce privește greutatea avioanelor. În al doilea rând, Germania nu a demonstrat că un număr semnificativ de zboruri comerciale de pasageri care pleacă din Zweibrücken nu ar putea să plece din Saarbrücken.
- (279) Având în vedere, în sfârșit, că aeroportul Saarbrücken a fost aparent în măsură să răspundă cererilor de servicii de aviație preluate parțial de aeroportul Zweibrücken înainte ca acesta din urmă să fi intrat pe piață, diferența de infrastructură nu justifică dublarea infrastructurii care exista deja în Saarbrücken.

⁽⁶⁸⁾ Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025”, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, septembrie 2009.

⁽⁶⁹⁾ Decizia Comisiei din 1 octombrie 2014 în cazul privind ajutorul de stat SA.26190 – Germania – Aeroportul Saarbrücken, nepublicată încă în Jurnalul Oficial.

Concluzie

- (280) Ținând seama de faptele și considerațiile prezentate și discutate în considerentele 255-279, Comisia constată că ajutoarele pentru investiții în favoarea întreprinderilor FGAZ/FZG au contribuit la crearea sau menținerea unei infrastructuri care nu face decât să dubleze aeroportul (neprofitabil) din Saarbrücken. Prin urmare, nu se poate considera că ajutorul pentru investiții contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun.
- (281) Întrucât condițiile de compatibilitate enumerate (în considerentul 254) sunt cumulative, Comisia nu trebuie să evalueze celelalte condiții de compatibilitate. În consecință, în măsura în care constituie ajutor de stat, ajutorul pentru investiții nu ar trebui să fie considerat ca fiind compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.
- (282) Întrucât Germania nu a prezentat și Comisia nu a identificat niciun motiv alternativ de compatibilitate, se concluzionează, prin urmare, că, în măsura în care constituie ajutor de stat, ajutorul pentru investiții în favoarea întreprinderilor FGAZ/FZG este incompatibil cu piața internă.

7.1.3.4. Compatibilitatea ajutorului de exploatare în temeiul normelor privind SIEG

- (283) Germania susține că finanțarea publică referitoare la ajutorul de exploatare în favoarea întreprinderilor FGAZ/FZG trebuie să fie considerată compatibilă cu piața internă, sub formă de compensație pentru prestarea unui serviciu de interes economic general în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat.
- (284) Articolul 106 alineatul (2) din TFUE prevede că „întreprinderile care au sarcina de a gestiona serviciile de interes economic general sau care prezintă caracter de monopol fiscal se supun normelor tratatelor și, în special, regulilor de concurență, în măsura în care aplicarea acestor norme nu împiedică, în drept sau în fapt, îndeplinirea misiunii speciale care le-a fost încredințată. Dezvoltarea schimburilor comerciale nu trebuie să fie afectată într-o măsură care contravine intereselor Uniunii”.
- (285) Articolul conține o derogare (parțială) de la interdicția de acordare a ajutoarelor de stat prevăzută la articolul 107 alineatul (1) din tratat, în măsura în care ajutorul este necesar și proporțional pentru prestarea respectivului serviciu de interes economic general în condiții economice acceptabile.
- (286) Înainte de 31 ianuarie 2012, cadrul din 2005 privind SIEG ⁽⁷⁰⁾ și decizia din 2005 privind SIEG au reprezentat politica Comisiei în aplicarea derogării prevăzute la articolul 106 alineatul (2) din tratat.
- (287) Comisia ia act de faptul că cele două instrumente impun ca întreprinderii în cauză să îi fi fost încredințată prestarea unui SIEG autentic. De asemenea, încredințarea operatorului aeroportuar a unei obligații de serviciu public trebuie să fie înregistrată în „unul sau mai multe documente oficiale”, care să specifice, printre altele, „natura precisă a obligației de serviciu public” ⁽⁷¹⁾.

SIEG autentic

- (288) În ceea ce privește, în primul rând, chestiunea dacă exploatarea aeroportului Zweibrücken constituie un SIEG autentic, Comisia reamintește că, pentru ca o activitate să constituie un SIEG, aceasta trebuie să prezinte caracteristici speciale în raport cu activitățile economice obișnuite și că obiectivul de interes general urmărit nu poate fi doar de a dezvolta anumite activități economice sau regiuni economice, astfel cum este prevăzut la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat ⁽⁷²⁾. Având în vedere argumentele de mai sus, Comisia consideră că acest lucru se poate întâmpla numai în cazul în care, fără aeroportul respectiv, o parte din zona deservită ar fi izolată de restul Uniunii într-o asemenea măsură încât s-ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice ⁽⁷³⁾.
- (289) Comisia consideră, de asemenea, că există o anumită suprapunere între definiția corespunzătoare a unui SIEG și chestiunea dacă finanțarea publică a unui aeroport (atât costurile de investiții, cât și costurile de exploatare) contribuie la îndeplinirea unui obiectiv bine definit de interes comun. Comisia a amintit în considerentul 257 și următoarele că finanțarea publică care conduce la dublarea infrastructurii aeroportuare într-o anumită regiune nu poate fi considerată ca având o contribuție la un obiectiv de interes comun (a se vedea, de asemenea,

⁽⁷⁰⁾ JO C 297, 29.11.2005.

⁽⁷¹⁾ Punctul 66 din orientările din 2005 privind sectorul aviației. A se vedea, de asemenea, articolul 4 din decizia din 2005 privind SIEG.

⁽⁷²⁾ A se vedea Decizia N 381/04 – Franța – Proiect pentru o rețea de telecomunicații de mare capacitate în Pyrénées-Atlantiques (DORSAL) (JO C 162, 2.7.2005, p. 5).

⁽⁷³⁾ A se vedea punctul 72 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

considerentul 294 și următoarele). Comisia reamintește, de asemenea, că administrarea generală a unui aeroport poate să fie considerată un SIEG numai „în cazul în care, fără aeroportul respectiv, o parte din zona potențial deservită de acest aeroport ar fi izolată de restul Uniunii într-o asemenea măsură încât s-ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice” ⁽⁷⁴⁾. În acest context, Comisia consideră, de asemenea, că exploatarea unui aeroport care dublează un alt aeroport din aceeași regiune nu poate fi considerată a constitui un SIEG autentic ⁽⁷⁵⁾.

- (290) Comisia a concluzionat că, în măsura în care constituie ajutor de stat, finanțarea publică a infrastructurii aeroportului Zweibrücken este incompatibilă cu piața internă, întrucât conduce la dublarea infrastructurii existente. De asemenea, Comisia constată că exploatarea aeroportului Zweibrücken nu constituie un serviciu de interes economic general autentic. În măsura în care Germania consideră că exploatarea aeroportului Zweibrücken constituie un SIEG, aceasta comite, prin urmare, o eroare vădită în ceea ce privește definirea SIEG ⁽⁷⁶⁾.

Actul de atribuire

- (291) În al doilea rând, Comisia constată că, în orice caz, întreprinderilor FGAZ/FZG nu le-a fost încredințată în mod adecvat exploatarea aeroportului Zweibrücken ca un SIEG. În ceea ce privește actele de atribuire relevante, Germania a făcut trimitere numai la autorizația de funcționare generală a aeroportului și la „obligația de a exploata aeroportul” în conformitate cu articolul 45 din LuftVZO. Comisia constată că, în opinia Germaniei, impunerea unei obligații de a exploata aeroportul a fost rezultatul unei modernizări a aeroportului Zweibrücken de la „aerodrom” la „aeroport” în sensul articolelor 49 și 38 din LuftVZO ⁽⁷⁷⁾. Cu toate acestea, îmbunătățirea a avut loc abia la începutul anului 2010, ceea ce înseamnă că în perioada care face obiectul anchetei în speță (2000-2009), nu poate fi dedusă o atribuire din articolul 45 din LuftVZO.
- (292) De asemenea, Germania susține că „întreprinderii FZG nu i-a fost încredințată în mod oficial prestarea unui SIEG general, în afară de autorizația de funcționare și de includerea în proiectul de conversie al regiunii Renania-Palatinat”. Având în vedere că Germania nu a explicat modul în care autorizația de funcționare în sine poate să constituie un act de atribuire corespunzător care îndeplinește cerințele prevăzute în considerentul 287 sau modul în care includerea în proiectul de conversie constituie o atribuire corectă, Comisia constată că întreprinderilor FGAZ/FZG nu li s-a încredințat în mod adecvat prestarea unui SIEG autentic.
- (293) În consecință, pentru motivele expuse în considerentul 288 și următoarele, se concluzionează că finanțarea publică acordată întreprinderilor FGAZ/FZG sub forma ajutorului de exploatare nu poate fi considerată drept compensație pentru prestarea unui SIEG compatibilă cu piața internă.

7.1.3.5. Compatibilitatea ajutoarelor de exploatare în temeiul orientărilor din 2014 privind sectorul aviației

- (294) Secțiunea 5.1 din orientările din 2014 privind sectorul aviației stabilește criteriile pe care le va aplica Comisia în evaluarea compatibilității ajutoarelor de exploatare cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. În conformitate cu punctul 172 din orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia va aplica aceste criterii tuturor cazurilor care vizează ajutoarele de exploatare, inclusiv notificărilor în curs și cazurilor de ajutor ilegal nenotificat.
- (295) Ajutoarele de exploatare ilegale acordate înainte de data publicării orientărilor din 2014 privind sectorul aviației pot fi declarate compatibile în ceea ce privește integralitatea cheltuielilor de exploatare neacoperite, sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții ⁽⁷⁸⁾:
- (a) *contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit*: ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor vor fi considerate ca fiind contribuții la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun, în cazul în care, *inter alia*, sporesc mobilitatea cetățenilor Uniunii și conectivitatea regiunilor sau facilitează dezvoltarea regională ⁽⁷⁹⁾;
 - (b) *necesitatea intervenției statului*: o măsură de ajutor de stat trebuie să vizeze o situație în care ajutorul poate aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața nu o poate realiza pe cont propriu ⁽⁸⁰⁾;

⁽⁷⁴⁾ Punctul 72 din orientările din 2014 privind sectorul aviației. A se vedea, de asemenea, punctul 34 din orientările din 2005 privind sectorul aviației.

⁽⁷⁵⁾ A se vedea, de asemenea, cauza T-79/10, *Colt Télécommunications France/Comisia*, 2013, ECLI:EU:T:2013:463, punctele 150-151, 154, 158 și 166.

⁽⁷⁶⁾ Ibidem, punctele 92, 119.

⁽⁷⁷⁾ Informațiile prezentate de Germania la 27 ianuarie 2011, p. 17: „Aus der Aufstufung des Flughafens [vom Verkehrslandeplatz zum Verkehrsflughafen] folgt des Weiteren eine Betriebspflicht des Flughafens”.

⁽⁷⁸⁾ În conformitate cu punctul 137 din orientările din 2014 privind sectorul aviației, nu toate condițiile prevăzute la secțiunea 5.1 din orientări se aplică ajutoarelor de exploatare acordate în trecut.

⁽⁷⁹⁾ Punctele 137, 113 și 114 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁸⁰⁾ Punctele 137 și 116 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (c) *existența unui efect stimulat*: ajutoarele de exploatare au un efect stimulat în cazul în care este probabil ca, în absența lor și luând în considerare posibilă prezență a unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului, nivelul activității economice a aeroportului în cauză să se reducă în mod semnificativ ⁽⁸¹⁾;
- (d) *proporționalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimumul necesar)*: pentru a fi proporționale, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor trebuie să fie limitate la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc ⁽⁸²⁾;
- (e) *evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale* ⁽⁸³⁾.

(a) *Contribuția la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun bine definit*

- (296) Punctul 114 din orientările din 2014 privind sectorul aviației stabilește că „multiplicarea aeroporturilor nerentabile nu contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun”. Comisia consideră că argumentele prezentate în considerentul 259 și următoarele cu privire la compatibilitatea ajutorului pentru investiții acordat întreprinderilor FGAZ/FZG în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației sunt aplicabile în egală măsură compatibilității ajutorului de exploatare în temeiul orientărilor din 2014 privind sectorul aviației. Din acest motiv, Comisia constată că ajutorul pentru exploatare acordat întreprinderilor FGAZ/FZG nu face decât să dubleze un aeroport nerentabil și, prin urmare, nu contribuie la un obiectiv bine definit de interes comun. Prin urmare, în măsura în care constituie ajutor de stat, ajutorul pentru exploatare acordat întreprinderilor FGAZ/FZG, nu poate fi considerat ca fiind compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

Concluzie

- (297) Comisia concluzionează că ajutorul de exploatare acordat întreprinderilor FGAZ/FZG nu este compatibil cu piața internă, fie în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat, fie în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Întrucât Germania nu a prezentat și Comisia nu a identificat niciun motiv alternativ de compatibilitate, se concluzionează, prin urmare, că, în măsura în care constituie ajutor de stat, ajutorul de exploatare în favoarea întreprinderilor FGAZ/FZG este incompatibil cu piața internă.

7.2. AJUTOR POTENȚIAL CONSTÂND ÎNTR-UN ÎMPRUMUT BANCAR ȘI PARTICIPAREA ÎN CADRUL STRUCTURII INTERNE DE GESTIONARE CENTRALIZATĂ A LICHIDITĂȚILOR A LANDULUI RENANIA-PALATINAT

7.2.1. EXISTENȚA AJUTORULUI

7.2.1.1. *Activitatea economică și noțiunea de întreprindere*

- (298) Din motivele expuse în considerentul 173 și următoarele, FGAZ/FZG trebuie să fie considerate o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

7.2.1.2. *Resurse de stat și imputabilitatea statului*

- (299) Pentru a constitui ajutor de stat, măsurile în cauză trebuie să fie finanțate prin intermediul resurselor de stat și decizia de acordare a măsurii trebuie să fie imputabilă statului.
- (300) Definiția ajutorului de stat se aplică tuturor avantajelor finanțate din resurse de stat, acordate de stat sau de către orice organism intermediar acționând în temeiul competențelor care i-au fost conferite ⁽⁸⁴⁾. În temeiul articolului 107 din tratat, resursele autorităților locale sunt resurse de stat ⁽⁸⁵⁾.

Garanția de stat de 100 %

- (301) Orice garanție publică presupune o potențială pierdere de resurse de stat. Întrucât garanția de stat de 100 % a fost emisă direct de landul Renania-Palatinat, aceasta a fost acordată din resurse de stat și este imputabilă statului.

⁽⁸¹⁾ Punctele 137 și 124 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁸²⁾ Punctele 137 și 125 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁸³⁾ Punctele 137 și 131 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁸⁴⁾ Cauza C-482/99 Franța/Comisia („Stardust Marine”), Rec., 2002, p. I-4397.

⁽⁸⁵⁾ Cauzele conexe T-267/08 și T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, 2011, ECLI:EU:T:2011:209, punctul 108.

Structura de gestionare centralizată a lichidităților la nivelul landului

- (302) Germania a susținut că structura de gestionare centralizată a lichidităților la nivelul landului Renania-Palatinat nu este finanțată direct de la bugetul public al landului. Germania susține că toate fondurile din structura de gestionare centralizată a lichidităților provin de la întreprinderile participante sau sunt obținute sub formă de împrumuturi de pe piața de capital.
- (303) Comisia consideră că, în cazul de față, în toate momentele, statul a exercitat un control direct sau indirect asupra resurselor din cadrul structurii de gestionare centralizată a lichidităților și, în consecință, acestea constituie resurse de stat. În primul rând, numai întreprinderile deținute majoritar de landul Renania-Palatinat (cel puțin 50 %) pot participa la structura de gestionare centralizată a lichidităților. Datorită participației publice majoritare, întreprinderile participante sunt în mod clar întreprinderi publice în sensul articolului 2 litera (b) din Directiva 2006/111/CE a Comisiei ⁽⁸⁶⁾. Întrucât toate întreprinderile participante sunt, prin urmare, întreprinderi publice, resursele acestora constituie resurse de stat. Acest fapt în sine arată că fondurile structurii de gestionare centralizată a lichidităților, în măsura în care sunt formate din depozitele plasate de întreprinderile participante, constituie resurse de stat.
- (304) În al doilea rând, în cazul în care depozitele întreprinderilor participante la structura de gestionare centralizată a lichidităților sunt insuficiente pentru a acoperi nevoile de lichidități ale unui participant, landul Renania-Palatinat obține finanțare pe termen scurt pe piața financiară în nume propriu și transferă fondurile respective către întreprinderile participante la structura de gestionare centralizată a lichidităților. Întrucât landul contractează împrumuturile necesare în nume propriu, trebuie să se considere că fondurile astfel obținute constituie, de asemenea, resurse de stat.
- (305) Prin urmare, Comisia consideră că finanțarea furnizată de structura de gestionare centralizată a lichidităților este realizată prin intermediul resurselor de stat, întrucât atât depozitele plasate de întreprinderile participante, cât și împrumuturile contractate de land pentru a acoperi lipsa lichidităților în cadrul structurii de gestionare centralizată a lichidităților constituie resurse de stat.
- (306) De asemenea, este clar că landul deține controlul cuprinzător asupra structurii de gestionare centralizată a lichidităților și, în consecință, finanțarea acordată întreprinderilor participante este imputabilă statului. În primul rând, Comisia constată că acordul de participare la structura de gestionare centralizată a lichidităților este încheiat între land și întreprinderile implicate. Prin urmare, decizia de a permite unei întreprinderi să participe la structura de gestionare centralizată a lichidităților este luată direct de land. De asemenea, landul decide cu privire la suma maximă pe care o întreprindere participantă o poate retrage din structura de gestionare centralizată a lichidităților sub forma unei linii de credit. În plus, landul Renania-Palatinat gestionează în mod direct operațiunile cotidiene ale structurii de gestionare centralizată a lichidităților prin intermediul „Landeshauptkasse”, care este o instituție din cadrul Ministerului de Finanțe al landului Renania-Palatinat. „Landeshauptkasse” reprezintă, de asemenea, în mod oficial landul la obținerea de fonduri pe piață pentru a remedia lipsa de lichidități în cadrul structurii de gestionare centralizată a lichidităților.
- (307) Pe baza acestor elemente, se pare că statul este în măsură să controleze direct activitățile structurii de gestionare centralizată a lichidităților, în special întreprinderile care pot participa și linia de credit individuală acordată fiecărei întreprinderi participante. Prin urmare, deciziile cu privire la participarea la structura de gestionare centralizată a lichidităților și la amploarea participării sunt imputabile statului.

Împrumutul acordat de Sparkasse Südwestpfalz

- (308) În ceea ce privește împrumutul în sine, Comisia acceptă faptul că *Sparkasse Südwestpfalz* este o bancă independentă care ia deciziile privind acordarea de împrumuturi pe propria răspundere. Nu există niciun indiciu clar că decizia de acordare a împrumutului întreprinderilor FGAZ/FZG este imputabilă statului. Prin urmare, Comisia consideră că măsura în cauză nu este imputabilă statului.

7.2.1.3. Avantaj economic**Garanția de stat de 100 %**

- (309) În conformitate cu punctul 3.2 din Comunicarea privind garanțiile, o garanție individuală de stat nu constituie ajutor atunci când se întrunesc următoarele condiții: „(a) Împrumutul nu se află în dificultate financiară [...], (b) Gradul de acoperire oferit de garanție poate fi determinat în mod corespunzător în momentul acordării garanției. [...] (c) Garanția nu acoperă mai mult de 80 % din împrumutul neachitat sau din altă obligație financiară [...], (d) Pentru garanție se achită un preț corespunzător prețului pieței [...]”.

⁽⁸⁶⁾ Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi (JO L 318, 17.11.2006, p. 17).

- (310) În cazul de față, landul Renania-Palatinat a oferit o garanție de 100 % pentru a acoperi un împrumut acordat întreprinderilor FGAZ/FZG și, prin urmare, garanția depășește pragul de 80 % din împrumutul neachitat. De asemenea, astfel cum se explică mai jos, prețul de piață al garanției nu este achitat. Prin urmare, garanția implică în mod evident un avantaj.
- (311) În conformitate cu punctul 4.2 al doilea paragraf din Comunicarea privind garanțiile, avantajul poate fi calculat ca diferența dintre rata dobânzii de pe piață pe care FGAZ/FZG ar fi suportat-o în absența garanției și rata dobânzii obținută în temeiul garanției de stat, după calcularea primelor plătite.
- (312) În ceea ce privește garanția emisă de land, Comisia reamintește că FGAZ/FZG a obținut garanția de 100 % cu titlu gratuit și fără a constitui nicio garanție reală. Este clar că, în condiții normale de piață, FGAZ/FZG ar fi trebuit să plătească o primă pentru a obține o garanție pentru propriile împrumuturi din partea unui terț.
- (313) Întrucât întreprinderile FGAZ/FZG nu au trebuit să plătească o primă, acestea au obținut un avantaj economic de care nu ar fi dispus altfel pe piață. Valoarea avantajului este echivalentă cu prima pe care FGAZ/FZG ar fi trebuit să o plătească în condiții normale de piață.

Structura de gestionare centralizată a lichidităților la nivelul landului

- (314) În ceea ce privește participarea întreprinderilor FGAZ/FZG la structura de gestionare centralizată a lichidităților, Germania a explicat că structura funcționează după cum urmează: FGAZ solicită fonduri din cadrul structurii pentru a-și asigura lichiditatea și landul îi oferă fondurile respective. Ratele dobânzii practicate sunt rate pentru împrumuturile pe termen scurt de tip *call money* în condițiile pieței, la același nivel disponibil pentru land. În cazul în care depozitele întreprinderilor participante sunt insuficiente pentru a acoperi cererea, landul completează structura de gestionare centralizată a lichidităților prin contractarea de împrumuturi în nume propriu. Germania explică, de asemenea, că, în principiu, landul impune la rândul său condițiile obținute pe piața de capital participanților la structura de gestionare centralizată a lichidităților, permițând astfel acestora – filialele landului – să se refinațeze în aceleași condiții ca landul însăși, indiferent de bonitate. De asemenea, Comisia observă că finanțarea este disponibilă pentru întreprinderi pe o perioadă de timp nedeterminată.
- (315) Având în vedere acest mecanism, se acordă un avantaj întreprinderii FGAZ, întrucât condițiile în care landul acordă împrumuturi din structura de gestionare centralizată a lichidităților sunt mai favorabile decât cele de care ar beneficia FGAZ pe piață. Condițiile pentru obținerea de împrumuturi din structura de gestionare centralizată a lichidităților sunt aceleași cu cele de care beneficiază landul pentru a se autofinanța. Având în vedere că landul, în calitate de autoritate publică, este în măsură să contracteze împrumuturi la rate foarte favorabile (deoarece nu există aproape niciun risc de neplată), Comisia consideră că rata la care FGAZ poate obține un împrumut din structura de gestionare centralizată a lichidităților este mai favorabilă decât cea de care ar dispune în mod normal. De asemenea, FGAZ nu trebuie să constituie o garanție pentru împrumuturile respective și situația sa financiară/solvabilitatea nu este luată în considerare. Prin urmare, prin faptul că permite întreprinderii FGAZ să participe în cadrul structurii de gestionare centralizată a lichidităților, landul a acordat un avantaj economic întreprinderii FGAZ/FZG ⁽⁸⁷⁾.

7.2.1.4. Caracterul selectiv

- (316) Întrucât garanția de 100 % și dreptul de a participa la structura de gestionare centralizată a lichidităților au fost acordate numai întreprinderilor FGAZ/FZG (și, în cazul structurii de gestionare centralizată a lichidităților, altor întreprinderi în cadrul cărora landul deține majoritatea acțiunilor), ambele măsuri trebuie să fie considerate ca fiind de natură selectivă.

7.2.1.5. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

- (317) Pentru aceleași motive subliniate în considerentul 233 și următoarele, Comisia consideră că orice avantaj economic selectiv acordat întreprinderilor FGAZ/FZG este de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

7.2.1.6. Concluzie

- (318) În concluzie, Comisia consideră că prin acordarea a unei garanții de 100 % pentru un împrumut bancar în mod gratuit în favoarea întreprinderilor FGAZ/FZG și prin faptul că a permis întreprinderii FGAZ să participe la structura de gestionare centralizată a lichidităților deținută de land, landul a acordat ajutor de stat pentru FGAZ/FZG.

⁽⁸⁷⁾ Efectul structurii de gestionare centralizată a lichidităților este oarecum similar cu o garanție de 100 % acordată întreprinderilor FGAZ/FZG fără a percepe o primă sau a solicita garanții. Landul își asumă riscul unei eventuale incapacități de plată a întreprinderilor FGAZ/FZG, fără a obține în schimb o plată compensatorie.

- (319) De asemenea, Comisia concluzionează că împrumutul acordat de *Sparkasse Südwestpfalz* nu constituie ajutor de stat.

7.2.2. COMPATIBILITATE

- (320) Comisia consideră că evaluarea privind compatibilitatea prezentată în considerentul 248 și următoarele, precum și în considerentul 283 și următoarele cu privire la ajutorul de stat sub formă de ajutoare directe pentru investiții și injecții de capital anuale se aplică în egală măsură ajutoarelor de stat sub formă de garanții și participării la structura de gestionare centralizată a lichidităților. În consecință, Comisia constată că ajutorul de stat acordat prin constituirea în mod gratuit a garanției de 100 % în favoarea întreprinderilor FGZ/FZG și permiterea participării acestora la structura de gestionare centralizată a lichidităților deținută de land sunt incompatibile cu piața internă.

7.3. REDUCERI ALE TARIFELOR DE AEROPORT ȘI ACORDUL DE SERVICII DE MARKETING ÎNCHEIAT CU RYANAIR

7.3.1. EXISTENȚA AJUTORULUI

7.3.1.1. *Activitatea economică și noțiunea de întreprindere*

- (321) Prin furnizarea de servicii de transport aerian, companiile aeriene desfășoară o activitate economică și, prin urmare, constituie întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. În consecință, trebuie să se analizeze dacă acordurile între companiile aeriene și aeroportul în cauză, în măsura în care sunt imputabile statului și implică un transfer de resurse de stat, au acordat un avantaj economic companiilor aeriene.

7.3.1.2. *Resurse de stat și imputabilitatea statului*

- (322) Măsura trebuie să fie imputabilă statului și să fie finanțată din resurse de stat. În hotărârea pronunțată în cauza *Stardust Marine* ⁽⁸⁸⁾, Curtea de Justiție a statuat că resursele unei întreprinderi constituite în temeiul dreptului privat, ale cărei acțiuni sunt deținute majoritar de către stat, constituie resurse de stat. În acest sens, este o practică constantă a Comisiei să considere că, indiferent dacă o întreprindere publică este generatoare de pierderi sau de profituri, toate resursele sale sunt considerate resurse de stat ⁽⁸⁹⁾.
- (323) În ceea ce privește imputabilitatea statului, în hotărârea *Stardust Marine* Curtea de Justiție a susținut, de asemenea, că faptul că statul sau o entitate de stat este acționar unic sau majoritar al unei întreprinderi nu este suficient pentru a constata că un transfer de resurse din partea întreprinderii în cauză este imputabil acționarilor publici ai acesteia ⁽⁹⁰⁾. Astfel cum arată Curtea de Justiție, inclusiv în cazul în care statul este în măsură să controleze o întreprindere publică și să exercite o influență dominantă asupra operațiunilor acesteia, exercitarea efectivă a controlului într-un caz concret nu poate fi prezumată în mod automat, întrucât o întreprindere publică poate acționa cu mai multă sau mai puțină independență, în funcție de gradul de autonomie care i-a fost acordat de către stat.
- (324) Astfel cum arată Curtea de Justiție, indicatorii din care ar putea fi dedusă imputabilitatea sunt ⁽⁹¹⁾:
- (a) faptul că întreprinderea în cauză nu putea adopta decizia contestată fără a ține seama de cerințele autorităților publice;
 - (b) faptul că întreprinderea trebuia să țină seama de directivele emise de autoritățile publice;
 - (c) integrarea întreprinderii publice în structurile administrației publice;
 - (d) natura activităților întreprinderii publice și exercitarea acestor activități pe piață în condiții normale de concurență cu operatori privați;
 - (e) statutul juridic al întreprinderii;
 - (f) intensitatea supravegherii exercitate de autoritățile publice asupra conducerii întreprinderii;
 - (g) orice alt indicator care arată, într-un anumit caz, o implicare a autorităților publice în procesul de adoptare a unei măsuri sau improbabilitatea implicării acestora, ținându-se cont și de amploarea măsurii, de conținutul acesteia sau de condițiile pe care le cuprinde.

⁽⁸⁸⁾ *Stardust Marine*, punctele 51 și următoarele.

⁽⁸⁹⁾ A se vedea, de exemplu, decizia C 41/2005 a Comisiei, Costuri nerecuperabile în Ungaria (JO C 324, 21.12.2005, p. 12), cu trimiteri suplimentare.

⁽⁹⁰⁾ *Stardust Marine*, punctele 51 și următoarele.

⁽⁹¹⁾ Idem.

Resurse de stat

- (325) Comisia observă că întreprinderile FGAZ/FZG sunt deținute în proporție de 100 % de către stat, și anume 50 % de landul Renania-Palatinat, și 50 % de asociația ZEF. Prin urmare, se poate considera că FGAZ/FZG constituie întreprinderi publice în sensul articolului 2 litera (b) din Directiva 2006/111/CE. Se poate presupune că statul, în calitate de acționar unic al întreprinderilor FGAZ/FZG și prin desemnarea unor consilii de supraveghere (identice) ale întreprinderilor FGAZ/FZG (care, la rândul lor, desemnează conducerea), are o influență dominantă asupra acestora și le poate controla resursele. Prin urmare, orice avantaj acordat din resursele întreprinderilor FGAZ/FZG ar însemna o pierdere de resurse de stat, constituind, așadar, un transfer de resurse de stat.

Imputabilitate

- (326) În timp ce Germania a susținut că încheierea de acorduri între companiile aeriene și FZG nu este imputabilă statului, aceasta a recunoscut că statul – reprezentat de landul Renania-Palatinat și de asociația ZEF – este implicat indirect, prin intermediul reprezentanților săi în consiliul de supraveghere al întreprinderii-mamă a întreprinderii FZG, și anume FGAZ. În conformitate cu statutul întreprinderilor FGAZ și FZG, consiliile de supraveghere ale ambelor entități sunt constituite în întregime din reprezentanți numiți de autoritățile publice, și anume landul și asociația ZEF. Un reprezentant numit de land este automat președintele ambelor consilii de supraveghere. Consiliile de supraveghere numesc conducerea întreprinderilor FGAZ și FZG. Pentru ambele entități, consiliile de supraveghere trebuie să aprobe toate tranzacțiile în valoare de peste [...] EUR, ceea ce le conferă un control general asupra activităților economice ale întreprinderilor FGAZ/FZG.
- (327) În al doilea rând, procesul-verbal al consiliului de supraveghere al întreprinderii FGAZ demonstrează că acesta a fost informat și consultat cu privire la negocierea și încheierea de acorduri cu companiile aeriene. În plus, procesele-verbale demonstrează, de asemenea, că la încheierea acordurilor, conducerea întreprinderilor FGAZ/FZG a trebuit să țină cont de cerințele autorităților publice. De exemplu, procesul-verbal al reuniunii consiliului din 13 iulie 2006 arată că, după ce conducerea a comunicat încheierea cu succes a acordului cu Germanwings, președintele Consiliului de supraveghere a indicat că landul a fost foarte mulțumit de modul în care au evoluat lucrurile, observând că acordul ar putea să conducă la crearea de locuri de muncă și să contribuie la justificarea din punct de vedere economic a aeroportului. În special, președintele a sugerat, de asemenea, că efectele pozitive – crearea de locuri de muncă și justificarea din punct de vedere economic a aeroportului – ar putea conduce la o prelungire a acordului P&L încheiat între FGAZ și FZG. Având în vedere că FZG depinde într-o măsură foarte mare de acordul P&L pentru a-și acoperi pierderile din exploatare și că landul și ZEF au puterea de a nu prelungi acordul de transfer al profitului și pierderilor sau de a întrerupe injecțiile de capital care au făcut posibilă funcționarea întreprinderii, în mod evident, conducerea FGAZ/FZG a trebuit să țină seama de cerințele autorităților publice pentru a-și asigura supraviețuirea economică.
- (328) Procesul-verbal al consiliului de supraveghere din 13 iulie 2006 indică, de asemenea, că un exercițiu militar care a avut loc pe aeroportul Zweibrücken a condus la plângeri din partea populației cu privire la zgomot. Conducerea a subliniat că exercițiul militar al forțelor aeriene neerlandeze a generat venituri importante. Cu toate acestea, președintele a sugerat că, în viitor, conducerea ar trebui să analizeze cu atenție dacă este necesară desfășurarea exercițiilor militare și să informeze populația în timp. Considerațiile de mai sus demonstrează că autoritățile publice au fost implicate în gestionarea deciziilor cotidiene ale întreprinderilor FGAZ/FZG și au fost de acord cu acestea.
- (329) Procesul-verbal al reuniunii consiliului de supraveghere din 26 iunie 2009 sugerează de asemenea că statul, reprezentat de landul Renania-Palatinat, a fost implicat direct în negocierile cu companiile aeriene. Procesul-verbal redă raportul conducerii către consiliul de supraveghere, care menționează o reuniune între conducere, un reprezentant al Ministerului Economiei din landul Renania-Palatinat și Ryanair, care a avut loc la Londra. În cadrul reuniunii, a fost discutată relația dintre Ryanair și aeroportul Zweibrücken. Pe lângă simpla prezență a unui reprezentant în cadrul negocierilor comerciale, implicarea activă a ministerului poate fi dedusă, de asemenea, din faptul că reprezentantul ministerului a reamintit companiei aeriene Ryanair că deservirea aeroportului Saarbrücken ar fi considerată un „act neplăcut” de către guvernul landului Renania-Palatinat.
- (330) Viitorul implicării companiei aeriene Ryanair în Zweibrücken a fost discutat ulterior în cadrul consiliului de supraveghere, care a considerat că, fără o îmbunătățire semnificativă a orarului de zboruri al companiei Ryanair și ținând seama de contribuția monetară solicitată de Ryanair ⁽⁹²⁾, va sprijini propunerea conducerii de a rezilia relațiile contractuale. Ținând seama de contribuția monetară solicitată de Ryanair, care ar fi impus obligativitatea aprobării unui nou acord de către consiliul de supraveghere, precum și de implicarea timpurie a autorităților

⁽⁹²⁾ În cadrul reuniunii, Ryanair a propus menținerea rutei între Londra și Zweibrücken deschisă în timpul iernii „în schimbul sumei de [...] EUR” și a declarat că ar fi dispusă să înceapă deservirea a două rute noi (Barcelona și Alicante) din Zweibrücken „în schimbul sumei de [...] EUR”.

publice în negocieri, rezultă în mod clar existența unui control cuprinzător al consiliului de supraveghere asupra deciziilor comerciale ale conducerii. Acest lucru poate fi considerat ca un nou indicator al obligației conducerii de a ține seama de cerințele autorităților publice în luarea deciziilor și demonstrează gradul de control și influența exercitată de consiliul de supraveghere asupra deciziilor comerciale ale întreprinderilor FGAZ/FZG.

- (331) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia consideră că există indicii suficiente pentru a constata că acordurile de servicii aeroportuare încheiate între FGAZ/FZG și diferitele companii aeriene sunt imputabile statului.

7.3.1.3. *Avantaj economic*

- (332) Pentru a evalua dacă un acord încheiat între un aeroport deținut de stat și o companie aeriană conferă un avantaj economic pentru aceasta din urmă, este necesar să se analizeze dacă acordul respectiv a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. Atunci când se aplică testul operatorului economic privat în economia de piață în cazul unui acord între un aeroport și o companie aeriană, trebuie să se evalueze dacă, la data la care a fost încheiat acordul, un operator prudent în economia de piață s-ar fi așteptat ca acordul să genereze un profit mai ridicat decât cel obținut în alte condiții. Profitul mai ridicat trebuie măsurat prin diferența dintre veniturile marginale care se preconizează că vor fi generate în urma acordului (și anume, diferența dintre veniturile care ar fi obținute în cazul încheierii acordului și veniturile care ar fi obținute în absența acordului) și costurile marginale care se preconizează că vor fi suportate în urma acordului (și anume, diferența dintre costurile care ar fi suportate în cazul încheierii acordului și costurile care ar fi suportate în absența acordului), fluxurile de trezorerie rezultate fiind actualizate la o rată de actualizare adecvată.
- (333) În cadrul prezentei analize, trebuie să fie luate în considerare toate veniturile și costurile marginale relevante asociate acordului. Elementele diferite (reducerile tarifelor de aeroport, ajutoarele pentru marketing, alte stimulente financiare) nu trebuie să fie evaluate separat. Într-adevăr, astfel cum se menționează în hotărârea Charleroi: „este [...] necesar, în cadrul aplicării criteriului investitorului privat, să se aibă în vedere operațiunea comercială în ansamblul său pentru a se verifica dacă entitatea de stat și entitatea controlată de aceasta, luate împreună, s-au comportat ca operatori raționali în economia de piață. La evaluarea măsurilor în litigiu, Comisia are obligația să țină cont de toate elementele pertinente și de contextul acestora [...]”⁽⁹³⁾.
- (334) Veniturile marginale preconizate trebuie să includă, în special, veniturile provenite din tarifele de aeroport, luând în considerare reducerile de prețuri, precum și traficul care se preconizează a fi generat de acord și veniturile provenite din activitățile nonaeronautice care se preconizează a fi generate de traficul suplimentar. Costurile marginale preconizate trebuie să includă, în special, toate costurile de exploatare și de investiții marginale, care nu ar fi suportate în absența acordului, precum și costurile sprijinului pentru marketing și ale altor stimulente financiare.
- (335) De asemenea, Comisia constată în acest context că diferențierea prețurilor (inclusiv sprijinul pentru marketing și alte stimulente) este o practică comercială standard. Cu toate acestea, astfel de politici diferențiate în materie de fixare a prețurilor ar trebui să fie justificate din punct de vedere comercial⁽⁹⁴⁾.

Aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață acordurilor în cauză, în special acordul cu Ryanair

- (336) Pentru a pune în aplicare principiul, ținând seama de situația de fapt din cazul de față, Comisia consideră că un prim pas ar fi să se răspundă la următoarele întrebări:
- Ar trebui ca acordul de servicii de marketing și acordul de servicii aeroportuare, care au fost încheiate la o distanță de două săptămâni, să fie analizate separat sau împreună?
 - Ce avantaje ar putea preconiza că va obține un operator economic privat în economia de piață ipotetic care acționează în locul întreprinderilor FGAZ/FZG, ca urmare a acordurilor de marketing?
 - În scopul aplicării principiului operatorului economic privat în economia de piață, care este relevanța comparării condițiilor acordurilor de servicii aeroportuare menționate în cadrul procedurii oficiale de investigare cu tarifele de aeroport percepute în alte aeroporturi?
- (337) După ce răspunde la aceste întrebări, următoarea etapă pentru Comisie este de a aplica principiul operatorului economic privat în economia de piață diferitelor măsuri care fac obiectul anchetei.

⁽⁹³⁾ Cauza T-196/04, *Ryanair/Comisia*, Rep., 2008, p. II-3643, punctul 59.

⁽⁹⁴⁾ A se vedea Decizia 2011/60/UE a Comisiei din 27 ianuarie 2010 privind ajutorul de stat C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovacia – Acordul între aeroportul Bratislava și Ryanair (JO L 27, 1.2.2011, p. 24).

(a) *Privind analiza comună a acordului de servicii de marketing și a acordului de servicii aeroportuare*

(338) Comisia consideră că cele două tipuri de măsuri care fac obiectul procedurii oficiale de investigare în speță, și anume acordul de servicii aeroportuare și acordul de servicii de marketing, trebuie evaluate împreună, ca o singură măsură. Abordarea se referă la acordul de servicii aeroportuare încheiat între Ryanair și FZG, pe de o parte, și la acordurile de servicii de marketing încheiate între FZG și Ryanair și între AMS și landul Renania-Palatinat, pe de altă parte. Ryanair nu contestă evaluarea acordului de servicii de marketing încheiat direct între Ryanair și FZG împreună cu acordul de servicii aeroportuare. În opinia Comisiei, acest lucru este valabil, de asemenea, pentru acordul de servicii de marketing încheiat cu AMS.

(339) Există mai multe indicii care sugerează faptul că acordurile respective ar trebui să fie evaluate ca reprezentând o măsură unică, întrucât acestea au fost încheiate în cadrul unei singure tranzacții.

(340) În primul rând, acordurile au fost încheiate între aceleași părți, în esență, aproape în același moment:

(a) AMS este o filială deținută de Ryanair în procent de 100 %. Acordul de servicii de marketing a fost încheiat în numele întreprinderii AMS de către dl Edward Wilson, care, la momentul respectiv, era directorul AMS și, concomitent, directorul Ryanair⁽⁹⁵⁾. În scopul aplicării normelor privind ajutoarele de stat, întreprinderile AMS și Ryanair sunt considerate a fi o singură întreprindere, în sensul că întreprinderea AMS acționează ca intermediar în interesul și sub controlul administrativ al Ryanair. În cazul acordurilor în speță, acest lucru poate fi dedus, de asemenea, din faptul că acordul de servicii de marketing precizează că „AMS are dreptul exclusiv de a oferi servicii de marketing pe site-ul de turism www.ryanair.com, site-ul companiei aeriene low-cost din Irlanda, Ryanair”.

De asemenea, s-a constatat în considerentul 326 și următoarele că decizia întreprinderilor FGAZ/FZG de a încheia acorduri de servicii aeroportuare cu companii aeriene precum Ryanair a fost imputabilă statului. Controlul asupra întreprinderilor FGAZ/FZG a fost exercitat, în această privință, de landul Renania-Palatinat și de ZEF. Cu toate acestea, având în vedere că landul a numit președintele Consiliului de supraveghere al întreprinderilor FGAZ/FZG și că landul a finanțat efectiv între 95 % și 80 % din valoarea pierderilor înregistrate de întreprinderile FGAZ/FZG (având, așadar, o influență semnificativă asupra asociației ZEF și un mai mare interes financiar în cadrul întreprinderii), se poate considera fără riscul de a greși că landul a deținut controlul efectiv asupra întreprinderilor FGAZ/FZG. În ceea ce privește relația comercială dintre Ryanair și FGAZ/FZG, pe de o parte, și landul Renania-Palatinat, pe de altă parte, Comisia constată că intenția întreprinderilor FGAZ/FZG și a landului de a încheia acordurile respective a fost convergentă în foarte mare măsură: ambele au fost interesate de creșterea traficului pe aeroport și a contat prea puțin pentru land dacă acordul ar fi fost încheiat de FGAZ/FZG (ale cărui costuri ar fi trebuit să le ramburseze ulterior în temeiul acordului P&L) sau dacă l-ar fi încheiat pe cont propriu. În acest sens, faptul că unul dintre acordurile de servicii de marketing a fost încheiat direct cu landul, în timp ce acordul de servicii aeroportuare a fost încheiat cu filiale dependente nu poate fi un argument împotriva evaluării acordurilor ca o tranzacție comercială unică.

(b) De asemenea, acordurile au fost încheiate în aproape același moment, întrucât acordul de servicii aeroportuare (22 septembrie 2008) a fost încheiat cu exact două săptămâni înainte de acordul de servicii de marketing cu AMS (6 octombrie 2008).

(341) În al doilea rând, acordul de servicii de marketing cu AMS prevede, în prima secțiune intitulată „Obiectul acordului”, faptul că acordul este „rezultatul angajamentului Ryanair de a opera pe ruta dintre Zweibrücken și Londra”. Formularea stabilește o legătură directă clară între acordul de servicii și acordul de servicii de marketing, în sensul că niciunul dintre acorduri nu ar fi fost încheiat în lipsa celuilalt. Acordul de servicii de marketing se bazează pe încheierea acordului de servicii aeroportuare și pe serviciile furnizate de Ryanair. Într-adevăr, preambulul la acordul de servicii de marketing prevede că landul Renania-Palatinat vizează pasagerii companiei aeriene Ryanair pentru a promova turismul și oportunitățile de afaceri din regiune și, în special, aeroportul Zweibrücken ca destinație.

(342) În al treilea rând, acordul de servicii de marketing precizează în preambul că landul Renania-Palatinat a decis să „promoveze în mod activ aeroportul Zweibrücken ca destinație de vacanță pentru pasagerii curselor aeriene internaționale și, de asemenea, ca un centru de afaceri atractiv”. Acest lucru este un indiciu al faptului că încheierea acordului de servicii de marketing are drept scop principal și specific promovarea aeroportului Zweibrücken (și a regiunii înconjurătoare).

⁽⁹⁵⁾ A se vedea site-ul <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, accesat la 23 iunie 2014.

- (343) În al patrulea rând, acordul de servicii de marketing prevede, în mod specific, că vor fi introduse două link-uri pe bara din dreapta a paginii dedicate destinației Zweibrücken și cinci paragrafe în secțiunea „Top cinci atracții” de pe pagina dedicată destinației Zweibrücken pe site-ul Ryanair.com. Pe baza argumentelor de mai sus, poate fi dedus că scopul acordului este de a sprijini în mod specific aeroportul Zweibrücken și nu landul Renania-Palatinat în ansamblu.
- (344) În al cincilea rând, acordul poate fi reziliat imediat de către landul Renania-Palatinat în cazul în care Ryanair încetează să deservească ruta Zweibrücken-Londra. Acest lucru demonstrează din nou că acordul de servicii de marketing și acordul de servicii aeroportuare sunt legate în mod indisolubil.
- (345) În concluzie, acordul de servicii de marketing încheiat de landul Renania-Palatinat și AMS este indisolubil legat de acordul de servicii aeroportuare încheiat de Ryanair și FZG. Considerațiile de mai sus demonstrează că, în absența acordului de servicii aeroportuare, acordul de servicii de marketing nu ar fi fost încheiat. Într-adevăr, acordul de servicii de marketing prevede în mod explicit că se bazează pe serviciile furnizate de compania aeriană Ryanair pe ruta Zweibrücken-Londra și are în vedere în principal serviciile de marketing destinate promovării rutei. În același timp, se pare că încheierea acordului de servicii aeroportuare a depins, de asemenea, de acordul de servicii de marketing: deși acordul de servicii aeroportuare a fost încheiat mai devreme, acesta nu obliga Ryanair să accepte servicii din partea aeroportului Zweibrücken. Dimpotrivă, acesta prevedea în mod specific că, „în cazul în care serviciile nu sunt inițiate până la 28 octombrie 2008, prezentul acord expiră fără răspundere față de niciuna dintre părți”. De fapt, Ryanair și-a început activitatea pe aeroportul Zweibrücken după încheierea acordului cu AMS.
- (346) Din aceste motive, Comisia consideră că este adecvat să se analizeze în comun acordul de servicii aeroportuare din 22 septembrie 2008 și acordul de servicii de marketing din 6 octombrie 2008, pentru a stabili dacă acestea constituie sau nu ajutor de stat.
- (b) *Privind avantajele pe care un operator economic privat în economia de piață ar fi putut preconiza că le va obține din acordurile de servicii de marketing și prețul pe care ar fi fost dispus să îl plătească pentru serviciile respective*
- (347) Pentru a putea aplica principiul operatorului economic privat în economia de piață în speță, comportamentul întreprinderilor FGAZ/FZG și al landului ca semnatar ai acordului de servicii aeroportuare cu Ryanair și ai acordului de servicii de marketing cu AMS trebuie să fie comparat cu cel al unui operator economic privat în economia de piață ipotetic responsabil de exploatarea aeroportului Zweibrücken.
- (348) La analizarea tranzacției în cauză, este recomandabil să se examineze avantajele pe care operatorul economic privat în economia de piață ipotetic, motivat de perspectiva de a obține un profit, ar putea să le aibă din achiziționarea serviciilor de marketing. Analiza nu ar trebui să ia în considerare impactul general al unor astfel de servicii asupra turismului și asupra performanței economice a regiunii. Ar trebui luat în considerare numai impactul serviciilor respective asupra rentabilității aeroportului, întrucât aceasta ar fi singura preocupare pentru un operator economic privat în economia de piață ipotetic.
- (349) Prin urmare, serviciile de marketing ar trebui să stimuleze traficul de pasageri pe rutele aeriene care fac obiectul acordurilor de servicii de marketing și al acordurilor de servicii aeroportuare aferente, întrucât serviciile de marketing sunt concepute pentru a promova rutele aeriene respective. Deși impactul va aduce avantaje în principal companiei aeriene în cauză, acesta ar putea aduce avantaje, de asemenea, administratorului aeroportuar. Creșterea numărului de pasageri poate însemna, pentru operatorul aeroportuar, o majorare a veniturilor generate de anumite tarife de aeroport, precum și a veniturilor din activități nonaeronautice, provenite în special din parcările pentru autoturisme, restaurante și alte afaceri.
- (350) Prin urmare, nu există nicio îndoială că un operator economic privat în economia de piață, care exploatează aeroportul Zweibrücken în locul întreprinderilor FGAZ/FZG și al landului, ar fi luat în considerare efectul pozitiv respectiv atunci când ar fi avut în vedere încheierea unui acord de servicii de marketing și a acordului de servicii aeroportuare aferent. Operatorul economic privat în economia de piață ar fi luat în considerare impactul rutei aeriene în cauză asupra viitoarelor sale costuri și venituri prin estimarea, în acest context, a numărului de pasageri de pe rutele respective, care ar fi reflectat efectul pozitiv al serviciilor de marketing. De asemenea, efectul ar fi fost evaluat pe întreaga durată a exploatarea rutelor aeriene în cauză, astfel cum este prevăzut în acordul de servicii aeroportuare și în acordul de servicii de marketing.
- (351) Atunci când un operator aeroportuar încheie un acord pentru promovarea anumitor rute aeriene, se obișnuiește să se estimeze rata de ocupare a locurilor (sau coeficientul de ocupare a locurilor)⁽⁹⁶⁾ pentru rutele aeriene în cauză și să se ia în considerare acest lucru la evaluarea veniturilor viitoare. Comisia este de acord cu Ryanair în acest sens, și anume că acordurile de servicii de marketing nu generează numai costuri pentru operatorul aeroportuar, ci ar putea, de asemenea, să implice anumite avantaje.

⁽⁹⁶⁾ Rata de ocupare sau coeficientul de ocupare este definit(ă) drept procentul de locuri ocupate în aeronava care deservește ruta aeriană în cauză.

- (352) De asemenea, se recomandă să se stabilească dacă, pentru un operator economic privat ipotetic în economia de piață care exploatează aeroportul Zweibrücken în locul întreprinderilor FGAZ/FZG și al landului, ar putea fi preconizate și cuantificate în mod rezonabil și alte beneficii decât cele rezultate din impactul pozitiv asupra traficului de călători pe rutele aeriene vizate de acordul de servicii de marketing pe parcursul duratei de exploatare a rutelor respective, astfel cum este prevăzut în acordul de servicii de marketing sau în acordul de servicii aeroportuare.
- (353) Anumite părți terțe interesate susțin acest argument, în special Ryanair, în studiul său din 17 ianuarie 2014. Studiul din 17 ianuarie 2014 se bazează pe ideea că serviciile de marketing achiziționate de un operator aeroportuar, precum întreprinderile FGAZ/FZG și landul, vor contribui la consolidarea imaginii mărcii și, prin urmare, la creșterea durabilă a numărului de pasageri care utilizează aeroportul, în plus față de numărul de pasageri pe rutele aeriene vizate de acordul de servicii de marketing și de acordul de servicii aeroportuare pe durata de exploatare prevăzută în acordurile respective. În special, Ryanair a susținut în studiul său că serviciile de marketing vor avea efecte pozitive durabile asupra traficului de călători pe aeroport, inclusiv după expirarea acordului de servicii de marketing.
- (354) În primul rând, trebuie menționat faptul că nu există nimic care să sugereze că, atunci când a fost încheiat acordul de servicii de marketing, operatorul aeroportuar sau landul au luat vreodată în calcul sau, cu atât mai puțin, au cuantificat eventualele avantaje ale acordurilor de servicii de marketing asupra rutelor aeriene, altele decât cele care fac obiectul acordului, sau posibilitatea ca astfel de avantaje să continue după expirarea acordului. De asemenea, Germania nu a sugerat nicio metodă de estimare a valorii posibile pe care un astfel de operator economic privat în economia de piață ipotetic, care exploatează aeroportul Zweibrücken în locul întreprinderilor FGAZ/FZG și al landului, ar fi putut-o atribui unor astfel de avantaje atunci când a evaluat dacă dorește sau nu să încheie acordurile respective în 2008.
- (355) În plus, natura durabilă a unor astfel de avantaje nu poate fi evaluată pe baza informațiilor disponibile. Nu este exclus ca promovarea aeroportului Zweibrücken și a regiunii pe site-ul companiei Ryanair să fi încurajat persoanele care au vizitat site-ul să cumpere bilete Ryanair către Zweibrücken, atunci când mesajul publicitar a fost afișat pentru prima dată sau imediat după. Cu toate acestea, este foarte puțin probabil ca efectul mesajelor publicitare asupra vizitatorilor să fi fost de durată sau să fi avut o influență asupra achiziționării de bilete de avion pentru o perioadă mai mare de câteva săptămâni de la data afișării acestora pe site-ul Ryanair. O campanie publicitară este susceptibilă de a avea un efect de durată atunci când operațiunile de promovare se realizează cu ajutorul unuia sau mai multor mijloace de publicitate la care consumatorii sunt expuși în mod frecvent de-a lungul unei perioade determinate. De exemplu, o campanie publicitară care implică posturi de radio și televiziune, site-uri populare și/sau diferite postere publicitare afișate în afara sau în interiorul unor spații publice ar putea avea un efect durabil în cazul în care consumatorii sunt expuși în mod regulat la aceste mijloace de informare. Cu toate acestea, este foarte puțin probabil ca activitățile promoționale limitate doar la site-ul Ryanair să aibă un efect care durează cu mult dincolo de sfârșitul perioadei de promovare.
- (356) De fapt, este foarte probabil că majoritatea persoanelor nu vizitează site-ul Ryanair suficient de frecvent pentru ca, în urma vizualizării mesajelor publicitare respective, să rămână în memorie cu o imagine clară a regiunii în cauză. Acest argument este bine susținut de doi factori. În primul rând, în conformitate cu acordul de servicii de marketing, promovarea regiunii Zweibrücken pe pagina de start a site-ului companiei aeriene Ryanair s-a limitat la 5 alineate de 150 de cuvinte în cadrul secțiunii „Top cinci atracții” de pe pagina dedicată destinației Zweibrücken, prezența pentru o perioadă foarte scurtă de timp (16 zile) a unui link simplu pe pagina de start a site-ului www.ryanair.com către un site pus la dispoziție de land și prezența a două link-uri simple pe pagina dedicată destinației Zweibrücken către un site pus la dispoziție de land. Atât tipul activităților promoționale (un link simplu cu o valoare de marketing limitată), cât și durata redusă a acestora ar fi redus considerabil efectul activităților respective după sfârșitul perioadei de promovare, în special pentru că activitățile au fost limitate doar la site-ul Ryanair și nu au fost susținute prin niciun alt mijloc de informare. În al doilea rând, majoritatea operațiunilor de marketing prevăzute în acordul încheiat cu AMS se refereau doar la pagina de internet privind destinația Zweibrücken. Este foarte probabil că majoritatea persoanelor nu vizitează pagina frecvent; dacă și atunci când o fac, acest lucru se datorează probabil doar faptului să sunt deja interesate de destinația respectivă.
- (357) Prin urmare, chiar dacă serviciile de marketing au sporit traficul de călători pe rutele vizate de acordurile de servicii de marketing pe parcursul perioadei de punere în aplicare a acestora, este foarte probabil ca un astfel de efect să fi fost zero sau neglijabil după această perioadă și ca efectul asupra altor rute aeriene să fie, de asemenea, nesemnificativ.
- (358) De asemenea, din studiile Ryanair din 17 și 31 ianuarie 2014 rezultă că generarea de avantaje care merg dincolo de rutele aeriene vizate de acordurile de servicii de marketing sau care durează după perioada de punere în aplicare a acestora pentru rutele respective, astfel cum este prevăzut în cadrul acordului de servicii de marketing și al acordului de servicii aeroportuare, a fost extrem de nesigură și nu a putut fi cuantificată cu un grad de fiabilitate care ar fi considerat suficient de către un operator economic privat în economia de piață prudent.

- (359) Astfel, de exemplu, conform studiului din 17 ianuarie 2014, „profiturile marginale viitoare din perioada ulterioară termenului de expirare stabilit al acordului de servicii aeroportuare sunt în mod inerent incerte”. De asemenea, studiul propune două metode de evaluare *a priori* a efectelor pozitive ale acordurilor de servicii de marketing: o metodă bazată pe „fluxul de numerar” și o metodă bazată pe „capitalizare”.
- (360) Metodologia bazată pe „fluxul de numerar” presupune evaluarea avantajelor acordurilor de servicii de marketing și a acordurilor de servicii aeroportuare prin evaluarea veniturilor viitoare care ar putea fi obținute de operatorul aeroportuar ca urmare a încheierii acordului de servicii de marketing și a acordului de servicii aeroportuare, minus costurile corespunzătoare. În cadrul metodei bazate pe „capitalizare”, îmbunătățirea imaginii de marcă a aeroportului prin servicii de marketing este tratată drept o imobilizare necorporală, achiziționată la prețul stabilit în acordul de servicii de marketing.
- (361) Cu toate acestea, studiul subliniază dificultățile majore prezentate de metoda bazată pe „capitalizare” și arată că rezultatele obținute prin această metodă pot fi nefiababile; acesta sugerează că metoda bazată pe „fluxul de numerar” ar putea fi mai eficientă. În special, studiul constată următoarele:

„Abordarea bazată pe capitalizare nu ar trebui să ia în considerare decât cota cheltuielilor de marketing care poate fi atribuită bazei de active necorporale a unui aeroport. Cu toate acestea, ar putea fi dificil să se identifice cota cheltuielilor de marketing care vizează generarea veniturilor viitoare preconizate pentru aeroport (și anume o investiție în baza de active necorporale a aeroportului) spre deosebire de generarea veniturilor curente pentru aeroport.”

De asemenea, studiul subliniază că:

„În vederea punerii în aplicare a metodei bazate pe capitalizare, este necesar să se estimeze durata medie de timp pentru care un aeroport ar putea păstra un client ca urmare a campaniei de marketing organizată de AMS. În practică, ar fi foarte dificil să se estimeze perioada medie de păstrare a clienților în urma unei campanii organizate de AMS, din cauza datelor insuficiente.”

- (362) Studiul din 31 ianuarie 2014 propune o aplicare practică a metodei bazate pe „fluxul de numerar”. În cadrul acestei metode, avantajele acordurilor de servicii de marketing și ale acordurilor de servicii aeroportuare care durează inclusiv după expirarea acordului de servicii de marketing sunt exprimate ca „valoare finală” care se calculează la data expirării acordului. Valoarea finală se calculează pe baza profiturilor marginale preconizate în urma încheierii acordului de servicii aeroportuare și a acordului de servicii de marketing în ultimul an de aplicare a acordului de servicii aeroportuare. Profiturile sunt prelungite în cursul perioadei următoare, având o durată egală cu durata acordului de servicii aeroportuare, și sunt ajustate pentru a ține cont de rata de creștere a pieței transportului aerian din Europa și de factorul de probabilitate de natură să reflecte capacitatea acordului de servicii aeroportuare și a acordului de servicii de marketing de a contribui la profitul aeroportului după expirarea acestora. Conform studiului din 31 ianuarie 2014, capacitatea de a genera avantaje durabile depinde de diferiți factori, „inclusiv o vizibilitate mai mare și o marcă mai puternică, precum și externalități de rețea și clienți fideli”, deși nu se furnizează detalii cu privire la factorii respectivi. De asemenea, metoda ia în considerare o rată de actualizare care reflectă costurile de capital.
- (363) Studiul propune un factor de probabilitate de 30 %, pe care îl consideră prudent. Cu toate acestea, studiul, cu un puternic caracter teoretic, nu oferă nicio justificare temeinică cu privire la factorul menționat, fie de natură cantitativă sau calitativă. Studiul nu se bazează pe niciun fel de elemente de probă referitoare la activitățile companiei aeriene Ryanair, piețele de transport aerian sau serviciile aeroportuare pentru a justifica un factor de probabilitate de 30 %. Studiul nu stabilește nicio legătură între acest nivel și factorii pe care îi menționează sumar (vizibilitate, marcă puternică, externalități de rețea și pasageri fideli) și care ar trebui să extindă avantajele acordului de servicii aeroportuare și ale acordului de servicii de marketing după datele de expirare ale acestora. În cele din urmă, studiul nu se bazează deloc pe conținutul specific al serviciilor de marketing prevăzute în cadrul diferitelor acorduri încheiate cu AMS pentru a analiza măsura în care serviciile respective ar putea influența factorii menționați mai sus.
- (364) De asemenea, studiul nu demonstrează faptul că, la expirarea unui acord de servicii aeroportuare și a unui acord de servicii de marketing, profiturile generate de acordurile respective pentru operatorul aeroportuar în ultimul an de aplicare a acestora vor continua în viitor, cu un oarecare grad de probabilitate. Studiul nu justifică nici relevanța ratei de creștere a pieței transportului aerian în Europa în vederea evaluării efectelor unui acord de servicii aeroportuare și ale unui acord de servicii de marketing pentru un anumit aeroport.
- (365) Prin urmare, este foarte puțin probabil ca o „valoare finală”, calculată în conformitate cu metoda propusă de Ryanair, să fie luată în considerare de către un operator prudent în economia de piață atunci când decide dacă dorește sau nu să încheie un acord.

- (366) Studiul din 31 ianuarie 2014 arată, prin urmare, că o metodă bazată pe „fluxul de numerar” nu ar face decât să conducă la rezultate foarte incerte și nesigure, la fel ca metoda bazată pe „capitalizare”.
- (367) De asemenea, nici Germania și nici părțile interesate terțe nu au furnizat elemente de probă din care să reiasă că metoda propusă de Ryanair în studiul din 31 ianuarie 2014 sau orice altă metodă de cuantificare a beneficiilor după expirarea acordurilor de servicii aeroportuare și a acordurilor de servicii de marketing a fost pusă în aplicare cu succes de către operatori aeroportuari regionali comparabili cu operatorul aeroportului Zweibrücken. Germania nu a transmis nicio observație cu privire la studiile din 17 și 31 ianuarie 2014.
- (368) De asemenea, o valoare finală calculată folosind metoda propusă de Ryanair nu poate fi pozitivă (și, prin urmare, tinde doar să sporească profitabilitatea acordului de servicii aeroportuare și a acordului de servicii de marketing) decât dacă profitul marginal preconizat ca urmare a acordurilor respective în ultimul an de aplicare a acordului de servicii aeroportuare este pozitiv. În cazul în care profitul este negativ, luarea în considerare a valorii finale va reduce, de regulă, rentabilitatea acordurilor. În considerentul 378 și următoarele de mai jos se va demonstra că acordurile încheiate în 2008 au avut ca rezultat fluxuri de numerar incrementale negative.
- (369) De asemenea, astfel cum este prevăzut mai sus (a se vedea considerentele 341 și următoarele), serviciile de marketing vizează în mod clar persoanele care ar putea utiliza ruta care face obiectul acordului de servicii de marketing. În cazul în care ruta în cauză nu este reînnoită la expirarea acordului de servicii aeroportuare, este puțin probabil că serviciile de marketing vor continua să aibă un efect pozitiv asupra traficului de călători pe aeroport după data expirării. Este foarte dificil pentru un administrator aeroportuar să evalueze probabilitatea ca o companie aeriană să continue să deservească o rută la expirarea termenului asumat în temeiul acordului de servicii aeroportuare. În special, companiile aeriene low-cost au arătat că, atunci când este vorba despre deschiderea și închiderea unor rute, acestea sunt foarte receptive la condițiile pieței care, de cele mai multe ori, se schimbă foarte repede. Prin urmare, atunci când încheie o operațiune precum cea care face obiectul anchetei în speță, un operator în economia de piață prudent nu s-ar baza pe prelungirea de către o companie aeriană a exploatarea rutei în cauză la expirarea acordului.
- (370) În concluzie, din considerațiile de mai sus rezultă în mod clar că singurul avantaj pe care un operator în economia de piață prudent l-ar aștepta ca urmare a unui acord de servicii de marketing și pe care l-ar cuantifica la momentul luării deciziei de a încheia sau nu un astfel de acord, împreună cu un acord de servicii aeroportuare, ar fi un posibil impact pozitiv al serviciilor de marketing asupra numărului de pasageri de pe rutele care fac obiectul acordurilor în cauză, pe durata exploatarea rutelor respective, astfel cum se prevede în acorduri. Comisia consideră că orice alte avantaje posibile sunt prea nesigure pentru a fi cuantificate și luate în considerare.

(c) *Posibilitatea de a compara aeroportul Zweibrücken cu alte aeroporturi europene*

- (371) În conformitate cu noile orientări pentru aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață, existența unui ajutor în favoarea unei companii aeriene care utilizează un anumit aeroport poate fi exclusă, în principiu, în cazul în care tariful perceput pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului pieței sau în cazul în care se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante* – și anume, o analiză bazată pe informațiile disponibile la momentul acordării ajutorului și pe evoluțiile previzibile la momentul respectiv – că acordul dintre aeroport și compania aeriană va genera un profit marginal pozitiv pentru aeroport ⁽⁹⁶⁾. Cu toate acestea, în ceea ce privește prima metodă (o comparație cu „prețul pieței”), Comisia are îndoieli cu privire la faptul că, în prezent, poate fi identificat un nivel de referință adecvat pentru stabilirea unui preț real al pieței pentru serviciile furnizate de aeroporturi. Prin urmare, Comisia consideră că o analiză *ex ante* privind rentabilitatea marginală reprezintă criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate de aeroporturi cu companii aeriene individuale ⁽⁹⁷⁾.
- (372) Ar trebui remarcat faptul că, în general, aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață pe baza unui preț mediu pe alte piețe similare se poate dovedi utilă dacă un astfel de preț poate fi identificat sau dedus în mod rezonabil din alți indicatori de piață. Cu toate acestea, metoda nu este la fel de relevantă în cazul serviciilor aeroportuare, întrucât structura costurilor și a veniturilor are tendința de a varia foarte mult de la un aeroport la altul. Acest lucru se datorează faptului că structura costurilor și a veniturilor depinde de nivelul de dezvoltare al aeroportului, de numărul companiilor aeriene care utilizează aeroportul, de capacitatea aeroportului în ceea ce privește traficul de călători, de starea infrastructurii și a investițiilor aferente, de cadrul de reglementare care poate varia de la un stat membru la altul, precum și de eventualele datorii sau obligații contractate de aeroport în trecut ⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁶⁾ A se vedea punctul 53 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁹⁷⁾ A se vedea punctele 59 și 61 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁹⁸⁾ A se vedea nota de subsol 94.

- (373) De asemenea, procesul de liberalizare a pieței transportului aerian complică orice analiză pur comparativă. Astfel cum se poate observa în cazul de față, practicile comerciale între aeroporturi și companiile aeriene nu sunt întotdeauna bazate exclusiv pe o listă a tarifelor publicată. Mai degrabă, relațiile comerciale sunt foarte variate. Acestea includ o partajare a riscurilor în ceea ce privește traficul de călători și orice responsabilități comerciale și financiare aferente, sisteme de stimulente standard și variații ale partajării riscurilor pe durata acordurilor. Prin urmare, o tranzacție nu poate fi comparată cu o alta pe baza prețului unei escale sau a prețului pe pasager.
- (374) În sfârșit, presupunând că s-ar putea stabili, pe baza unei analize comparative valabile, că „prețurile” aferente diferitelor tranzacții care fac obiectul prezentei evaluări sunt echivalente cu sau mai mari decât „prețurile pieței” stabilite prin intermediul unui eșantion de tranzacții comparative, Comisia nu ar fi în măsură, prin urmare, să concluzioneze din aceasta că tranzacțiile respective nu respectă testul operatorului economic privat în economia de piață dacă se dovedește că, în momentul în care au fost stabilite, operatorul aeroportuar a preconizat că acestea vor genera costuri marginale mai mari decât veniturile marginale. În consecință, un operator economic privat în economia de piață nu va fi stimulat în niciun fel să ofere bunuri sau servicii la „prețul pieței” în cazul în care acest lucru ar conduce la pierderi marginale.
- (375) În aceste condiții, Comisia consideră că, ținând cont de toate informațiile de care dispune, nu există motive pentru care să se abată de la abordarea recomandată în orientările din 2014 privind sectorul aviației pentru aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață în ceea ce privește relațiile între aeroporturi și companiile aeriene, și anume o analiză *ex ante* a rentabilității marginale.

7.3.1.4. Evaluarea costurilor și veniturilor marginale

Calendar

- (376) Atunci când decide dacă dorește sau nu să încheie un acord de servicii aeroportuare și/sau un acord de servicii de marketing, un operator economic privat în economia de piață va alege un calendar pentru evaluarea sa pe baza duratei acordurilor în cauză sau a termenului prevăzut în fiecare acord individual. Cu alte cuvinte, operatorul va evalua costurile și veniturile marginale pentru întreaga durată de aplicare a acordurilor.
- (377) Nu pare să existe nicio justificare pentru alegerea unei perioade mai lungi. La data încheierii acordurilor, un operator economic privat în economia de piață prudent nu va lua în calcul prelungirea acordurilor la expirare, în aceleași condiții sau în condiții diferite. De asemenea, un operator prudent ar fi conștient de faptul că, în general, companiile aeriene low-cost, precum Ryanair, au fost și sunt cunoscute dintotdeauna ca fiind foarte reactive la evoluțiile pieței, atât la deschiderea sau închiderea unor rute, cât și la majorarea sau reducerea numărului de zboruri.

Evaluare

- (378) Germania afirmă că FGAZ/FZG nu a elaborat planuri de afaceri *ex ante* înainte de a încheia acorduri de servicii aeroportuare individuale cu diferitele companii aeriene. Germania a explicat că, întrucât majoritatea costurilor aeroportului pot fi considerate fixe și că o extindere a activităților comerciale nu ar conduce la costuri suplimentare semnificative, nu au fost necesare astfel de planuri de afaceri *ex ante*.
- (379) Cu toate acestea, la cererea Comisiei, Germania a elaborat o prezentare generală a costurilor și veniturilor marginale care ar fi putut fi preconizate în momentul în care au fost încheiate acordurile corespunzătoare. Germania a pregătit datele respective pentru fiecare dintre acordurile încheiate cu companiile aeriene pe parcursul perioadei care face obiectul anchetei, și anume 2000-2009, astfel cum sunt rezumate în tabelul 8.

Tabelul 8

Rentabilitatea marginală a acordurilor încheiate cu Germanwings, TUIFly și Ryanair

	Germanwings (acord 15 septembrie 2006-15 septembrie 2009)	Germanwings (acord 30 iunie 2008-31 decembrie 2011) ⁽¹⁾	TUIFly (acord 1 aprilie 2008-31 martie 2011) ⁽²⁾	Ryanair (acord 22 septembrie 2008-21 septembrie 2009) ⁽³⁾
Numărul de pasageri estimat	[...]	[...]	[...]	[...]
Venituri suplimentare preconizate din activități aeronautice	[...]	[...]	[...]	[...]

	Germanwings (acord 15 septembrie 2006-15 septembrie 2009)	Germanwings (acord 30 iunie 2008-31 decembrie 2011) ⁽¹⁾	TUIFly (acord 1 aprilie 2008-31 martie 2011) ⁽²⁾	Ryanair (acord 22 septembrie 2008-21 septembrie 2009) ⁽³⁾
Venituri suplimentare preconizate din activități nonaeronautice	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri marginale preconizate	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri aferente sprijinului pentru marketing	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultat nominal preconizat	[...]	[...]	[...]	[...]
Rată de actualizare	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultat actualizat preconizat	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ [...]

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ [...]

(380) La elaborarea tabelului 8, Germania a luat în considerare următoarele aspecte:

- (a) numărul de pasageri preconizat a fost dedus din numărul preconizat de zboruri pe săptămână și extrapolat pentru întreaga durată a acordului;
- (b) veniturile preconizate din activități aeronautice (tarife de handling și de aterizare, curățare și degivrare etc.) au fost calculate pe întreaga durată a acordului pe baza condițiilor convenite cu fiecare companie aeriană, luând în considerare reducerile și stimulentele relevante;
- (c) veniturile preconizate din activități nonaviatice (tarife de parcare, cheltuielile în cadrul terminalului etc.) au fost calculate, de asemenea, pe durata de valabilitate a acordului;
- (d) costurile marginale preconizate au fost calculate pe întreaga durată a acordului, ținând cont de amortizarea investițiilor necesare pentru gestionarea zborurilor comerciale (noul terminal, noi ghișee de îmbarcare, locuri de parcare etc.), precum și de personalul suplimentar și de costurile materialelor. Au fost luate în considerare numai costurile generate de fiecare companie aeriană. Pe această bază, Germania a susținut că respectivele costuri pentru noul terminal și pentru angajarea de personal nou au fost generate inițial de începerea activității pe aeroportul Zweibrücken a companiei aeriene Germanwings, astfel încât costurile au fost alocate în principal la primul acord cu Germanwings;
- (e) la cererea Comisiei, plățile reprezentând sprijinul pentru marketing acordat companiei aeriene Ryanair în temeiul acordului între land și AMS au fost luate în considerare drept costuri marginale aferente acordului cu Ryanair;
- (f) rata de actualizare s-a bazat pe ratele de actualizare comunicate de Deutsche Bundesbank, începând cu 2008.

(381) Comisia consideră solidă abordarea adoptată de Germania în estimarea numărului de pasageri și în calcularea, pe această bază, a veniturilor marginale estimate provenite din activități aeronautice și nonaeronautice. Același lucru este valabil, de asemenea, în ceea ce privește ratele de actualizare.

(382) Comisia notează, de asemenea, dezacordul Germaniei față de neluarea în considerare a câștigurilor pe termen lung prin calcularea veniturilor marginale numai pe durata acordului. Ca răspuns la această situație, Comisia face referire la raționamentul cuprins în considerentele 376 și 377 conform căruia este adecvat, într-adevăr, să se ia în considerare numai costurile și veniturile marginale generate pe durata acordului.

(383) De asemenea, Comisia ia notă de observația Germaniei potrivit căreia acordul de servicii de marketing nu poate fi considerat doar generator de costuri, ci ar trebui să fie considerat, de asemenea, generator de venituri. Germania nu a propus nicio metodologie specifică pentru a evalua venitul marginal specific generat de acordul

de servicii de marketing dincolo de creșterea traficului (și, prin urmare, a veniturilor provenite din activitățile nonaeronautice) pe aeroport. În orice caz, Comisia a stabilit deja în considerentul 347 și următoarele că un operator economic privat în economia de piață ar lua în considerare numai veniturile marginale ale aeroportului la evaluarea efectelor pozitive ale acordului de servicii de marketing.

- (384) În ceea ce privește, în special, costurile de exploatare marginale, Comisia trebuie să se bazeze pe datele furnizate de Germania și de FGAZ/FZG, în măsura în care acestea par rezonabile, întrucât nu este în măsură să estimeze importanța costurilor respective în mod independent. Același lucru este valabil, în principiu, pentru costurile de investiții marginale, întrucât Germania și FGAZ/FZG se află într-o poziție mai bună pentru a estima care dintre investiții pot fi atribuite direct unui anumit acord de servicii aeroportuare. În urma analizării informațiilor furnizate de Germania, Comisia acceptă calculul general al costurilor marginale ca fiind rezonabil.
- (385) De asemenea, pare rezonabil că angajarea de personal suplimentar pentru a gestiona compania aeriană Germanwings și investițiile inițiale în renovarea terminalului poate fi atribuită primului acord cu Germanwings, întrucât acordul respectiv a declanșat dezvoltarea puternică a aviației comerciale pe aeroportul Zweibrücken.

Concluzie

- (386) Întrucât rezultatul actualizat preconizat este negativ pentru primul acord încheiat cu Germanwings, precum și pentru acordurile încheiate cu TUIFly și Ryanair, Comisia constată că întreprinderile FGAZ/FZG nu au acționat ca un operator economic privat în economia de piață atunci când au încheiat acordurile respective. Aeroportul nu ar fi putut preconiza că va acoperi cel puțin costurile marginale generate de oricare dintre acordurile respective. Întrucât, prin urmare, întreprinderile FGAZ/FZG nu s-au comportat ca un operator economic privat în economia de piață, decizia de a încheia acordurile în condițiile respective a acordat companiilor aeriene Germanwings, TUIFly și Ryanair un avantaj economic.
- (387) În schimb, s-ar fi putut preconiza că al doilea acord cu Germanwings va conduce la un rezultat actualizat pozitiv. Prin urmare, la încheierea acordului respectiv, FGAZ/FZG nu a conferit un avantaj economic companiei aeriene Germanwings.

7.3.1.5. Caracterul selectiv

- (388) Avantajul economic identificat în considerentul 376 și următoarele a fost acordat pe o bază selectivă, întrucât numai companiile aeriene care operau de pe aeroportul Zweibrücken au beneficiat de acesta.
- (389) În acest context, argumentul invocat de Germania potrivit căruia reducerile tarifelor de aeroport pentru companiile aeriene care operează zboruri din Zweibrücken nu au fost selective trebuie să fie respins. Germania a susținut că reducerile au fost deschise tuturor companiilor aeriene care doresc să opereze zboruri din Zweibrücken, ceea ce le-ar face neselective.
- (390) Ca răspuns, Comisia observă, în primul rând, că acordurile individuale încheiate cu companiile aeriene diferă față de lista tarifelor și unul față de celălalt (a se vedea considerentele 67-72), conținând astfel condiții negociate individual. Avantajul exact acordat ar părea să fie selectiv în ceea ce privește fiecare companie aeriană.
- (391) Cu toate acestea, în același timp, Comisia observă că, în cazul în care lista tarifelor ar fi fost aplicată în același mod pentru fiecare companie aeriană care dorește să opereze zboruri din Zweibrücken, orice avantaj acordat astfel ar trebui totuși să fie considerat selectiv. Astfel cum a afirmat avocatul general Mengozzi în cauza *Deutsche Lufthansa AG/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH*, acceptarea argumentației Germaniei ar echivala cu „negarea de la bun început a posibilității de a califica drept ajutoare de stat condițiile în care o întreprindere publică își oferă serviciile în cazul în care aceste condiții sunt aplicabile fără distincție tuturor contractanților săi⁽¹⁰⁰⁾.” De asemenea, avocatul general Mengozzi a remarcat că:

„Astfel cum Comisia a remarcat în mod corect, în opinia noastră, o asemenea excludere nu este în concordanță nici cu jurisprudența Curții, potrivit căreia pot avea un caracter selectiv și intervenții publice care privesc fără deosebire toți operatorii dintr-un anumit sector economic, nici cu avize anterioare în care au fost considerate selective avantaje care decurg din furnizarea de bunuri sau servicii de către întreprinderi publice (sau private) la tarife sau în condiții identice pentru toți operatorii care desfășoară o anumită activitate⁽¹⁰¹⁾.”

⁽¹⁰⁰⁾ Avizul avocatului general, cauza C-284/12 *Lufthansa/Flughafen Frankfurt-Hahn*, 2013, nepublicată încă, punctul 50.

⁽¹⁰¹⁾ Ibidem (note de subsol interne omise). Ibidem, punctele 51-52.

7.3.1.6. *Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale*

- (392) Se consideră că o măsură acordată de stat denaturează sau amenință să denatureze concurența în cazul în care este susceptibilă să amelioreze poziția concurențială a beneficiarului în comparație cu celelalte întreprinderi cu care acesta concurează ⁽¹⁰²⁾. În practică, o denaturare a concurenței are loc, prin urmare, de îndată ce statul acordă un avantaj financiar unei întreprinderi într-un sector liberalizat în care există sau ar putea exista concurență. Jurisprudența instanțelor europene a stabilit că orice acordare de ajutoare unei întreprinderi care își exercită activitățile pe piața internă poate fi susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre ⁽¹⁰³⁾.
- (393) De la intrarea în vigoare a celui de al treilea pachet privind liberalizarea transportului aerian la 1 ianuarie 1993 ⁽¹⁰⁴⁾, transportatorii aerieni sunt liberi să opereze zboruri pe legături intraeuropene. Astfel cum a remarcat Curtea de Justiție,

„în cazul în care o întreprindere își desfășoară activitatea într-un sector în care concurează [...] producători din diferite state membre, orice ajutor pe care îl poate primi din partea autorităților publice este de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să denatureze concurența, în măsura în care prezența sa permanentă pe piață împiedică concurenții să își crească cota de piață și le reduce șansele de creștere a exporturilor ⁽¹⁰⁵⁾.”

- (394) Comisia a constatat că întreprinderile FGAZ/FZG și landul Renania-Palatinat au acordat un avantaj selectiv companiilor aeriene Germanwings, TUIFly și Ryanair. Companiile aeriene respective sunt active pe o piață competitivă, la nivelul întregii Uniuni, și avantajul pe care l-au primit a fost de natură să îmbunătățească poziția competitivă a acestora pe piața în cauză. Având în vedere acest aspect, Comisia constată că avantajul acordat companiilor aeriene Germanwings, TUIFly și Ryanair este de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

7.3.1.7. *Concluzie*

- (395) Pentru motivele de mai sus, Comisia constată că Germanwings, TUIFly și Ryanair au beneficiat de ajutoare de stat, în valoare de aproximativ 1 054 985 EUR, 232 781 EUR și, respectiv, 464 879 EUR.

7.3.2. COMPATIBILITATE

- (396) Comisia constată că Germania nu a prezentat argumente care să arate că ajutorul acordat companiilor aeriene Germanwings, TUIFly și Ryanair este compatibil cu piața internă.
- (397) Pe baza jurisprudenței Curții ⁽¹⁰⁶⁾, Comisia reamintește că este responsabilitatea Germaniei să precizeze temeiul juridic pe baza căruia o măsură de ajutor de stat poate fi considerată compatibilă cu piața internă și să demonstreze că sunt îndeplinite toate condițiile necesare. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a solicitat Germaniei să precizeze dacă ar putea fi stabilită compatibilitatea în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației. Cu toate acestea, Germania nu a formulat niciun argument pentru a demonstra că au fost îndeplinite condițiile relevante de compatibilitate a ajutoarelor la înființare în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației. Nici părțile interesate care au prezentat observații nu au invocat argumente care să demonstreze compatibilitatea măsurii de ajutor de stat cu piața internă.
- (398) Cu toate acestea, Comisia consideră că este util să se analizeze, pe scurt, dacă ajutorul de stat în cauză ar putea fi considerat ajutor la înființare compatibil.

⁽¹⁰²⁾ Cauza 730/79 *Philip Morris Holland BV/Comisia Comunităților Europene*, Rec., 1980, p. 267, punctul 11 și cauzele conexe T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 până la 607/97, T-1/98, T-3/98 până la T-6/98 și T-23/98 *Alzetta Mauro și alții/Comisia Comunităților Europene*, Rec., 2000, p. II-2325, punctul 80.

⁽¹⁰³⁾ Cauza 730/79 *Philip Morris Holland BV/Comisia Comunităților Europene*, Rec., 1980, p. 2671, punctele 11 și 12 și cauza T-214/95 *Het Vlaamse Gewest (Regiunea Flamandă)/Comisia Comunităților Europene*, Rec., 1998, p. II-717, punctele 48-50.

⁽¹⁰⁴⁾ Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni (JO L 240, 24.8.1992, p. 1), Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992, p. 8) și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă (JO L 240, 24.8.1992, p. 15).

⁽¹⁰⁵⁾ Cauza C-305/89, *Italia/Comisia*, Rec., 1991, p. I-1603, punctul 26.

⁽¹⁰⁶⁾ A se vedea, în special, cauza C-364/90, *Italia/Comisia*, Rec., 1993, p. I-2097, punctul 20.

7.3.2.1. *Cadrul juridic aplicabil*

- (399) În ceea ce privește ajutorul la înființare, orientările din 2014 privind sectorul aviației prevăd următoarele:

„În ceea ce privește ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene, Comisia va aplica principiile enunțate în prezentele orientări tuturor măsurilor de ajutor la înființare notificate în privința cărora i se solicită să ia o decizie după 4 aprilie 2014, chiar și în cazul în care măsurile au fost notificate înainte de data menționată. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal, Comisia va aplica în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor. În consecință, aceasta nu va aplica principiile enunțate în prezentele orientări în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene înainte de 4 aprilie 2014 ⁽¹⁰⁷⁾.”

- (400) Orientările din 2005 privind sectorul aviației, la rândul lor, stipulează următoarele:

„Comisia evaluează compatibilitatea [...] ajutorului la înființare acordat fără autorizarea sa și care, prin urmare, încalcă dispozițiile articolului 88 alineatul (3) din tratat [în prezent articolul 108 alineatul (3) din tratat], pe baza prezentelor orientări, în cazul în care plata ajutorului a început după publicarea orientărilor în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.”

- (401) Întrucât acordurile cu Germanwings, TUIFly și Ryanair au fost încheiate după publicarea orientărilor din 2005 privind sectorul aviației în Jurnalul Oficial la 9 decembrie 2005, orientările respective constituie temeiul juridic aplicabil pentru evaluarea compatibilității acordurilor cu piața internă.

7.3.2.2. *Evaluarea compatibilității în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației*

- (402) Întrucât condițiile de compatibilitate pentru ajutoarele la înființare prevăzute la punctul 79 din orientările din 2005 privind sectorul aviației sunt cumulative, Comisia consideră că este suficient să se demonstreze că una dintre condițiile respective nu este îndeplinită pentru a se putea concluziona că ajutorul acordat companiilor aeriene nu este compatibil. Comisia își începe analiza cu condiția prevăzută la punctul 79 litera (d) din orientările din 2005 privind sectorul aviației.
- (403) Punctul 79 litera (d) din orientările din 2005 privind sectorul aviației prevede, printre altele, că valoarea ajutorului acordat într-un an nu poate depăși 50 % din costurile totale eligibile pentru anul în cauză, iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 30 % din costurile eligibile. Costurile eligibile sunt definite drept „costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe [...] pe care operatorul aerian nu trebuie să le suporte după înființare, în regim de operare normală” ⁽¹⁰⁸⁾.
- (404) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a observat că acordurile cu Germanwings, TUIFly și Ryanair nu au prevăzut nicio legătură între ajutorul acordat și costurile eligibile. Prin urmare, Germania a fost invitată să furnizeze detalii privind relația dintre acordarea ajutorului și costurile eligibile. Nici Germania, nici părțile terțe care au prezentat observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii nu au furnizat astfel de informații. În acest context și ținând seama de faptul că acordurile încheiate cu companiile aeriene în cauză nu fac nicio trimitere la costurile suportate de companiile aeriene, fără a menționa costurile eligibile, Comisia constată că nu este îndeplinită condiția privind compatibilitatea prevăzută la punctul 79 litera (d) din orientările din 2005 privind sectorul aviației.
- (405) În concluzie, ajutorul acordat companiilor aeriene nu poate fi considerat ajutor la înființare compatibil, întrucât cel puțin una dintre condițiile de compatibilitate nu este îndeplinită. Prin urmare, ajutorul de stat acordat companiilor aeriene Germanwings, TUIFly și Ryanair constituie ajutor de stat ilegal și incompatibil, care trebuie să fie recuperat.

8. RECUPERARE

- (406) În conformitate cu TFUE și cu jurisprudența constantă a Curții de Justiție, Comisia are competența de a decide ca statul membru în cauză să anuleze sau să modifice măsura de ajutor ⁽¹⁰⁹⁾ care s-a dovedit a fi incompatibilă cu piața internă. De asemenea, Curtea a susținut în permanență faptul că obligația unui stat de a anula ajutorul considerat de către Comisie incompatibil cu piața internă are drept scop restabilirea situației existente anterior ⁽¹¹⁰⁾. În acest context, Curtea de Justiție a afirmat că obiectivul este îndeplinit atunci când beneficiarul

⁽¹⁰⁷⁾ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 174.

⁽¹⁰⁸⁾ Punctul 79 litera (e) din orientările din 2005 privind sectorul aviației.

⁽¹⁰⁹⁾ Cauza C-70/72, *Comisia/Germania*, Rec., 1973, p. 813, punctul 13.

⁽¹¹⁰⁾ Cauzele conexe C-278/92, C-279/92 și C-280/92 *Spania/Comisia*, Rec., 1994, p. I-4103, punctul 75.

rambusează sumele acordate prin intermediul unui ajutor ilegal, pierzând astfel avantajul de care a beneficiat față de concurenții săi de pe piață, iar situația anterioară plății ajutorului este restabilită ⁽¹¹⁾.

- (407) Urmând jurisprudența menționată, articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 ⁽¹²⁾ prevede că „atunci când se adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar”.
- (408) Prin urmare, ajutorul de stat menționat mai sus (a se vedea considerentele 282, 297, 318, 320, 395 și 405, ținând seama de considerentele 198, 199 și 200) trebuie să fie rambursat în Germania, în măsura în care acesta a fost plătit.
- (409) Tabelul 9 indică sumele indicative care trebuie să fie recuperate.

Tabelul 9

Informații cu privire la sumele primite ca ajutor de stat, la sumele care trebuie recuperate și la sumele deja recuperate

Identitatea beneficiarului	Valoarea totală indicativă a ajutorului primit (în EUR)	Valoarea totală indicativă a ajutorului care trebuie recuperat ⁽¹⁾ (în EUR) (Principalul)	Valoarea totală deja rambursată (în EUR)	
			Principalul	Dobândă de recuperare ⁽²⁾
FGAZ/FZG: Ajutoare pentru investiții directe				
FGAZ/FZG: Injecții de capital				
FGAZ/FZG: Garanție de 100 %				
FGAZ/FZG: Participare la structura de gestionare centralizată a lichidităților				
Germanwings	1 115 971	1 115 971		
TUIFly	233 002	233 002		
Ryanair/AMS	469 132	469 132		

⁽¹⁾ Sumele care trebuie recuperate de la întreprinderile FGAZ/FZG trebuie să fie calculate pe baza formulei menționate la articolul 3 și, în acest stadiu, nu pot fi approximate.

⁽²⁾ Având în vedere că ajutorul este pus la dispoziția companiilor aeriene în mod continuu în cursul perioadei în cauză, Comisia consideră că este acceptabil să se fixeze ca dată de la care trebuie să se calculeze dobânda de recuperare ultima zi a perioadei pentru care s-a calculat cuantumul ajutorului (de exemplu, 31 decembrie dacă perioada respectivă este de un an calendaristic sau 31 octombrie dacă perioada respectivă începe la 1 ianuarie și se încheie la 31 octombrie). În acest sens, optând pentru ultima zi a perioadei în cauză, Comisia adoptă abordarea care este cea mai favorabilă beneficiarilor.

- (410) Pentru a ține cont de avantajul efectiv primit de compania aeriană în cauză și de filialele acesteia în temeiul acordurilor, sumele indicate în tabelul 9 pot fi ajustate în funcție de elementele de probă furnizate de Germania, pe baza: (i) diferenței dintre, pe de o parte, plățile efective prezentate *ex post*, care au fost efectuate de compania aeriană cu privire la tarifele de aeroport (inclusiv taxa de aterizare, taxa pentru serviciile destinate pasagerilor și serviciile de handling la sol în temeiul acordului de servicii aeroportuare) și, pe de altă parte, fluxurile de numerar preconizate (*ex ante*) asociate acestor elemente de venituri și care sunt prezentate în tabelul 8; și a (ii) diferenței dintre, pe de o parte, plățile efective aferente serviciilor de marketing, prezentate *ex post*, care au fost acordate companiei aeriene în temeiul acordurilor de servicii de marketing și, pe de altă parte, costurile de marketing prevăzute *ex ante*, care corespund sumelor indicate în tabelul 8,

⁽¹¹⁾ Cauza C-75/97 *Belgia/Comisia*, Rec., 1999, p. I-3671, punctele 64-65.

⁽¹²⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Ajutorul de stat pus în aplicare în mod ilegal de Germania cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat, în favoarea întreprinderilor *Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken* („FGAZ”)/*Flughafen Zweibrücken GmbH* („FZG”) în perioada 2000-2009, prin ajutoare pentru investiții directe, injecții de capital anuale, acordarea unei garanții de 100 % pentru un împrumut bancar cu titlu gratuit și permiterea participării întreprinderii FGAZ la structura de gestionare centralizată a lichidităților deținută de landul Renania-Palatinat este incompatibil cu piața internă.

(2) Ajutorul de stat pus în aplicare în mod ilegal de Germania, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat, în favoarea companiilor aeriene Germanwings, TUIFly și Ryanair/AMS, prin acordurile de servicii aeroportuare și acordurile de servicii de marketing încheiate la 15 septembrie 2006 (Germanwings), 1 aprilie 2008 (TUIFly) și, respectiv, 22 septembrie 2008/6 octombrie 2008 [Ryanair/Airport Marketing Services („AMS”)] este incompatibil cu piața internă.

Articolul 2

- (1) Împrumutul acordat întreprinderii FZG de *Sparkasse Südwestpfalz* nu constituie ajutor de stat.
- (2) Acordul de servicii aeroportuare încheiat de FZG cu Germanwings la 30 iunie 2008 nu constituie ajutor de stat.

Articolul 3

- (1) Germania recuperează de la beneficiari ajutorul incompatibil menționat la articolul 1.
- (2) FGAZ și FZG răspund în mod solidar pentru rambursarea ajutorului de stat primit de fiecare dintre acestea.
- (3) Ryanair și AMS răspund în mod solidar pentru rambursarea ajutorului de stat primit de fiecare dintre acestea.
- (4) Sumele care urmează să fie recuperate sunt după cum urmează:
 - (a) în ceea ce privește ajutoarele pentru investiții directe acordate de landul Renania-Palatinat și de asociația ZEF în favoarea întreprinderii FZG: **20 564 170 EUR**, sumă acordată în perioada 12 decembrie 2000-31 decembrie 2009, minus costurile aferente serviciilor de pompieri și costurile pentru care operatorul aeroportuar are dreptul la rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (3) din *Luftverkehrsgesetz*, în măsura în care acestea au fost acoperite de ajutoarele pentru investiții directe;
 - (b) în ceea ce privește injecțiile de capital anuale acordate de landul Renania-Palatinat și de asociația ZEF în favoarea întreprinderii FZG: **26 629 000 EUR**, sumă acordată în perioada 2000-2009, minus costurile aferente serviciilor de pompieri și costurile pentru care operatorul aeroportuar are dreptul la rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (3) din *Luftverkehrsgesetz*, în măsura în care acestea au fost acoperite de injecțiile de capital anuale, și minus sumele acordate înainte de 12 decembrie 2000;
 - (c) în ceea ce privește garanția de 100 % pentru împrumutul acordat de landul Renania-Palatinat în favoarea întreprinderii FZG: echivalentul de numerar al valorii garanției, care urmează să fie stabilit în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE ajutoarelor de stat sub formă de garanții;
 - (d) în ceea ce privește participarea întreprinderii FGAZ în cadrul structurii de gestionare centralizată a lichidităților deținută de landul Renania-Palatinat: echivalentul de numerar al condițiilor avantajoase de acordare a împrumuturilor, care urmează să fie stabilit în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont din 12 decembrie 2007, minus orice avantaj primit la împrumuturile care au fost utilizate pentru a acoperi costurile aferente serviciului de pompieri și costurile pentru care operatorul aeroportuar are dreptul la rambursarea în temeiul articolului 8 alineatul (3) din *Luftverkehrsgesetz*;
 - (e) în ceea ce privește acordul de servicii aeroportuare încheiat între Germanwings și FZG la 15 septembrie 2006: cuantumul ajutorului incompatibil;
 - (f) în ceea ce privește acordul de servicii aeroportuare încheiat între TUIFly și FZG la 1 aprilie 2008: cuantumul ajutorului incompatibil;
 - (g) în ceea ce privește acordul de servicii aeroportuare și acordurile de servicii de marketing încheiate între Ryanair și FZG la 22 septembrie 2008 și între AMS și landul Renania-Palatinat, la 6 octombrie 2008: cuantumul ajutorului incompatibil.

- (5) Sumele care urmează să fie recuperate sunt purtătoare de dobândă începând de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor până la data recuperării lor efective.
- (6) Germania prezintă datele exacte la care ajutorul acordat de stat a fost pus la dispoziția beneficiarilor vizați.
- (7) Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu prevederile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ⁽¹³⁾.
- (8) Germania anulează toate celelalte plăți restante aferente ajutorului menționat la articolul 1, începând de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 4

- (1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 1 este imediată și efectivă.
- (2) Germania se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

Articolul 5

- (1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Germania pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:
- (a) cuantumul total al ajutorului primit de către beneficiari, în special:
- (i) suma ajutoarelor directe pentru investiții, a injecțiilor de capital și a echivalentelor de numerar pentru împrumuturile avantajoase care au acoperit costurile aferente serviciului de pompieri și costurile pentru care operatorul aeroportuar are dreptul la rambursare în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din LuftSiG;
 - (ii) informații privind bonitatea întreprinderilor FGZ/FZG la momentul emiterii garanției de 100 % și al acordării fiecărui împrumut din structura de gestionare centralizată a lichidităților, pentru a permite Comisiei să determine echivalentul de numerar al garanției și al condițiilor avantajoase ale împrumuturilor acordate din structura de gestionare centralizată a lichidităților, în conformitate cu Comunicarea Comisiei cu privire la aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutoarele de stat sub formă de garanții, respectiv cu Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont din 12 decembrie 2007;
- (b) suma totală (principalul și dobânzile de recuperare) care trebuie recuperată de la fiecare beneficiar;
- (c) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;
- (d) documente care să demonstreze că beneficiarilor li s-a solicitat să ramburseze ajutorul.
- (2) Germania informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale luate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 1. Germania transmite fără întârziere, la simpla solicitare a Comisiei, informații referitoare la măsurile deja întreprinse și la cele prevăzute în vederea respectării prezentei decizii. De asemenea, Germania furnizează informații detaliate privind cuantumul ajutorului și ale dobânzilor de recuperare care au fost deja recuperate de la beneficiari.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 1 octombrie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte

⁽¹³⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor detaliate de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).