

DECIZIA (UE) 2016/287 A COMISIEI**din 15 octombrie 2014****privind ajutorul de stat SA.26500 – 2012/C (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) pus în aplicare de Germania în favoarea întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și a companiei aeriene Ryanair Ltd.**

[notificată cu numărul C(2014) 7369]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

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

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

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile sus menționate ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile prezentate,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) Prin plângerea formulată de Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (Asociația federală a companiilor aeriene germane, denumită în continuare „BDF”) la 27 august 2008, Comisia a fost informată cu privire la un presupus ajutor de stat ilegal acordat în favoarea întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și a companiei aeriene Ryanair Ltd. (denumită în continuare „Ryanair”). Plângerea a fost înregistrată la ajutoare de stat, cu numărul de caz CP 227/2008.
- (2) La 9 august 2010, Comisia a transmis plângerea Germaniei și i-a solicitat informații. Germania a furnizat informațiile solicitate prin scrisoarea din 30 septembrie 2010.
- (3) La 8 aprilie 2011, Comisia a solicitat informații de la Air Berlin și de la Ryanair. Air Berlin a furnizat informațiile solicitate la 10 mai 2011. Ryanair a furnizat informațiile solicitate la 20 iunie 2011. Prin scrisoarea din 11 august 2011, Comisia a transmis Germaniei o versiune tradusă a observațiilor și anexelor respective. La 28 septembrie 2011, Germania a informat Comisia că nu va mai prezenta alte observații în etapa respectivă.
- (4) Prin scrisoarea din 26 ianuarie 2012, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ⁽²⁾ (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii”) în ceea ce privește ajutorul pentru investiții și ajutorul de exploatare acordat în favoarea întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, reducerea tarifelor de aeroport pentru companiile aeriene și acordurile de marketing încheiate cu Ryanair.
- (5) Decizia Comisiei de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽³⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la presupusa măsură de ajutor.
- (6) La 21 februarie 2012, Comisia a solicitat Germaniei informații suplimentare. Germania și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii și răspunsurile la cererea Comisiei la 24 februarie 2012, 30 martie 2012 și 2 aprilie 2012.

⁽¹⁾ JO C 149, 25.5.2012, p. 5.

⁽²⁾ Începând de la 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și, respectiv, 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Cele două serii de articole sunt identice în ceea ce privește conținutul. În sensul prezentei decizii, trimerile la articolele 107 și 108 din TFUE trebuie înțelese ca trimeri la articolele 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE, după caz. 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.

⁽³⁾ A se vedea nota de subsol 1.

- (7) La 13 aprilie 2012, Comisia a primit observații de la două părți interesate [Ryanair și Airport Marketing Services ⁽⁴⁾], denumită în continuare „AMS”].
- (8) La 20 aprilie 2012, întrucât lipseau o serie de răspunsuri la solicitarea de informații din 21 februarie 2012, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea Germaniei. Germania a răspuns la 11 mai 2012.
- (9) La 25 iunie 2012, Comisia a primit mai multe observații din partea unor părți interesate (Ryanair, filiala Ryanair AMS și o societate de consultanță care acționează pentru Ryanair). Comisia a transmis observațiile respective Germaniei prin scrisoarea din 22 august 2012. Germania a solicitat o traducere a documentelor și ulterior și-a transmis comentariile la 4 decembrie 2012.
- (10) Prin scrisoarea din 29 noiembrie 2012, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea Germaniei. Germania a răspuns la 17 ianuarie 2013.
- (11) La 10 aprilie 2013, Ryanair a prezentat observații suplimentare ⁽⁵⁾, care au fost transmise Germaniei la 3 mai 2013.
- (12) Prin scrisoarea din 14 noiembrie 2013, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea Germaniei. Germania a răspuns la 14 ianuarie 2014. Întrucât răspunsurile din partea Germaniei au fost incomplete, Comisia a trimis o scrisoare de atenționare Germaniei la 19 martie 2014. Germania a răspuns la 22 aprilie 2014.
- (13) La 20 decembrie 2013, Ryanair a prezentat observații suplimentare, care au fost transmise Germaniei la 8 ianuarie 2014. La 27 ianuarie 2014, Germania a prezentat comentarii cu privire la observațiile companiei aeriene Ryanair.
- (14) La 17 ianuarie 2014 și 31 ianuarie 2014, Ryanair a prezentat observații suplimentare, care au fost transmise Germaniei la 7 martie 2014. La 7 aprilie 2014, Germania a declarat că nu are comentarii cu privire la observațiile companiei aeriene Ryanair.
- (15) Printr-o scrisoare din 25 februarie 2014, Comisia a informat Germania cu privire la adoptarea orientărilor din 2014 privind sectorul aviației ⁽⁶⁾ la 20 februarie 2014 și la faptul că orientările vor deveni aplicabile în speță din momentul publicării lor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. De asemenea, Comisia a oferit Germaniei posibilitatea de a prezenta observații cu privire la orientări și la aplicarea acestora în termen de 20 de zile lucrătoare de la publicarea în *Jurnalul Oficial*.
- (16) 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*. De asemenea, Comisia a oferit părților terțe posibilitatea de a prezenta observații cu privire la orientări și la aplicarea acestora în termen de 20 de zile lucrătoare de la publicarea în *Jurnalul Oficial*.
- (17) 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 ⁽⁷⁾ și orientările din 2005 privind sectorul aviației ⁽⁸⁾.
- (18) 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 orientărilor din 2014 privind sectorul aviației în speță, în termen de 1 lună de la data publicării orientărilor ⁽⁹⁾.
- (19) La 29 aprilie 2014, Comisia a transmis Germaniei o solicitare de informații, la care Germania a răspuns prin scrisoarea din 7 mai 2014.

⁽⁴⁾ Airport Marketing Services Limited este o filială deținută integral de Ryanair. Obiectul de activitate principal al întreprinderii constă în vânzarea de spațiu publicitar pe site-ul Ryanair.

⁽⁵⁾ Ryanair ar furnizat observații comune privind mai multe cazuri din domeniul aviației, inclusiv cazul de față.

⁽⁶⁾ Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ JO C 113, 15.4.2014, p. 30.

- (20) La 6 mai 2014, Deutsche Lufthansa AG a prezentat observații cu privire la cazul de față în contextul adoptării noilor orientări. Versiunea neconfidențială a observațiilor a fost transmisă Germaniei la 8 mai 2014. Germania a răspuns la observațiile respective la 15 mai 2014.
- (21) La 7 mai 2014, reclamanta a prezentat observații cu privire la cazul de față în contextul adoptării noilor orientări, iar versiunea neconfidențială a observațiilor a fost transmisă Germaniei la 21 mai 2014. Germania a răspuns la 28 mai 2014.
- (22) La 10 septembrie 2014, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea Germaniei și a companiei aeriene Ryanair. Germania și Ryanair au răspuns la 16 septembrie 2014.
- (23) La 12 septembrie 2014, Ryanair și o societate de consultanță care acționează în numele său au prezentat observații cu privire la cazul de față, iar versiunea neconfidențială a observațiilor a fost transmisă Germaniei la 19 septembrie 2014. Germania a răspuns la observațiile respective la 6 octombrie 2014.

2. CONTEXTUL INVESTIGAȚIEI

2.1. PRIMA TRANSFORMARE A AEROPORTULUI ÎN VEDEREA FURNIZĂRII DE SERVICII DE TRANSPORT AERIAN LOW-COST

- (24) Din 1992, întreprinderea cu capital de stat Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ⁽¹⁰⁾ a deținut și a exploatat aeroportul Leipzig-Altenburg (cunoscut anterior sub numele de aeroportul Altenburg-Nobitz, denumit în continuare „AOC”), situat în partea de sud a landului Turingia, Germania. AOC a fost un aerodrom militar rus, abandonat la începutul anilor 1990. Ulterior, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a devenit responsabilă pentru construirea și exploatarea aerodromului AOC. În conformitate cu actul constitutiv, obiectivul întreprinderii este de a îmbunătăți infrastructura relevantă din punct de vedere economic în vederea consolidării puterii economice a regiunilor Turingia de Est și Saxonia de Vest.
- (25) Aeroporturile cele mai apropiate de aeroportul AOC sunt următoarele:
- aeroportul Leipzig-Halle, situat la o distanță de aproximativ 85 km și la 1 oră și 10 minute de mers cu mașina față de aeroportul AOC;
 - aeroportul Dresda, situat la o distanță de aproximativ 113 km și la 1 oră și 16 minute de mers cu mașina față de aeroportul AOC;
 - aeroportul Erfurt, situat la o distanță de aproximativ 140 km și la 1 oră și 37 de minute de mers cu mașina față de aeroportul AOC;
 - aeroportul Hof-Plauen, situat la o distanță de aproximativ 122 km și la 1 oră și 37 de minute de mers cu mașina față de aeroportul AOC.
- (26) De la momentul în care și-a început activitatea ca aeroport civil, aeroportul AOC a deservit mai puțin de 150 000 de pasageri pe an. Tabelul 1 oferă o imagine de ansamblu asupra numărului de pasageri de pe aeroportul AOC începând din 2000.

Tabelul 1 ⁽¹⁾

Numărul de pasageri de pe aeroportul AOC în perioada 2000-2013 ⁽²⁾

An	Număr total de pasageri ⁽³⁾	Pasageri provenind de la zboruri regulate ⁽⁴⁾
2000	27 876	—
2001	27 345	—
2002	26 811	—
2003	71 006	51 289

⁽¹⁰⁾ În prezent, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH are ca acționari: landul Landkreis Altenburger (60 %), Gemeinde Nobitz (5 %), THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %). Toți acționarii sunt autorități publice sau sunt întreprinderi deținute integral de stat și întreprinderea însăși deține 32 % din acțiuni. Sursă: Raportul financiar pentru anul 2012 al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Raportul este ultimul care a fost pus la dispoziția Comisiei de către Germania.

An	Număr total de pasageri ⁽³⁾	Pasageri provenind de la zboruri regulate ⁽⁴⁾
2004	93 946	76 742
2005	118 442	101 846
2006	105 213	90 551
2007	147 100	124 411
2008	138 400	126 972
2009	140 800	133 411
2010	119 000	112 985
2011	15 000	9 328
2012	5 400	—
2013	5 000	—

(¹) Sursă: Rapoarte financiare transmise de întreprinderea Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și de Germania.

(²) Sursă: Rapoarte financiare transmise de întreprinderea Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

(³) Potrivit Germaniei, în perioada 17.12.2004-11.1.2005 nu au existat zboruri operate de Ryanair. În 2006, toate operațiunile de zbor au fost întrerupte pentru două săptămâni din cauza unor lucrări de construcție.

(⁴) Comisia consideră că pasagerii provenind de la zborurile regulate („Linienflugverkehr”) în perioada 2003-2011 pot fi atribuiți zborurilor operate de Ryanair.

- (27) Eurowings a deservit nouă zboruri în 2000; Air Berlin a deservit 62 de zboruri în 2001, 57 de zboruri în 2002 și, ulterior, și-a încetat operațiunile pe aeroportul AOC.
- (28) La 3 martie 2003, operatorul aeroportului AOC, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, și compania aeriană Ryanair au încheiat un acord de servicii aeroportuare pentru o perioadă de 10 ani.
- (29) În anii de vârf (2008-2010), Ryanair a deservit până la patru destinații de pe aeroportul AOC. Ryanair a oferit pentru prima dată zboruri zilnice către Londra și, începând cu 2007, zboruri către Barcelona/Girona. De asemenea, compania aeriană a oferit zboruri către Edinburgh, în 2009, și a inaugurat o rută către Alicante, în 2010. Începând cu 1 mai 2003, Ryanair a fost singura companie aeriană care presta servicii aeriene regulate spre și dinspre aeroportul AOC.
- (30) Ryanair și-a încetat serviciile pe aeroportul AOC la 31 martie 2011. De atunci, nicio altă companie aeriană nu a deservit zboruri regulate de pe aeroportul AOC, astfel cum reiese, de asemenea, de pe site-ul AOC.

2.2. A DOUA TRANSFORMARE A AEROPORTULUI ÎN VEDEREA FURNIZĂRII DE SERVICII DE AVIAȚIE GENERALĂ

- (31) În urma recomandărilor formulate de societatea de consultanță KE-Consult GbR ⁽¹⁾ în 2010 (denumite în continuare „studiul KE-Consult”), aeroportul a început să desfășoare activități de aviație generală, concentrându-se asupra zborurilor la clasa business și profitând de apropierea față de regiunea comercială în curs de dezvoltare Chemnitz-Zwickau. Aeroportul a întrerupt zborurile low-cost și a devenit, de asemenea, un centru de formare pentru personalul de zbor și de securitate.

⁽¹⁾ Studie über den Verkehrslandeplatz Leipzig-Altenburg und das angrenzende Industriegebiet, KE-Consult, Kurte & Esser GbR, septembrie 2010.

- (32) Principalele motive pentru transformarea aeroportului sunt următoarele ⁽¹²⁾:
- (a) Gradul ridicat de dependență a aeroportului de contribuțiile publice, furnizate în principal de landul Turingia și de acționarii întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH: un raport întocmit de conducerea întreprinderii în 2011 arată că, începând cu anul 1992, aproximativ 21 de milioane EUR au fost investite în aeroport, din care 17 milioane EUR de către landul Turingia și aproximativ 4 milioane EUR de către acționarii întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Cu toate acestea, în exercițiile financiare 2009 și 2010 s-a înregistrat un deficit de finanțare ⁽¹³⁾ în valoare de aproximativ 270 000 EUR. Din cauza lipsei contribuțiilor acționarilor, situația lichidităților aeroportului era compromisă la momentul respectiv, punând în pericol viitorul întreprinderii.
 - (b) În conformitate cu actul constitutiv al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, zborurile low-cost urmau să aducă beneficii pentru dezvoltarea economică a regiunii. Cu toate acestea, randamentul investițiilor pe aeroport a fost negativ: efectul fiscal pozitiv creat de aeroportul AOC pentru municipalități și organisme publice de finanțare a fost mai scăzut decât contribuțiile plătite aeroportului ⁽¹⁴⁾.
 - (c) Modificări ale structurii acționariatului: Stadtwerke Altenburg GmbH (SWA) a renunțat la participația sa la 31 decembrie 2010, pentru care Stadt Altenburg avea un drept preferențial de cumpărare.
 - (d) În 2009, s-a schimbat guvernul landului Turingia și noul guvern s-a dovedit a fi mai reticent în furnizarea de sprijin suplimentar pentru aeroport. Noul guvern a respins, în special, deciziile luate de fostul guvern de a acorda aeroportului sprijin de marketing pentru perioada 2009-2012. Întrucât acționarii publici au refuzat să acorde sprijin de marketing suplimentar companiei aeriene Ryanair, în sezonul de iarnă 2010/2011 a fost operată o singură rută către/de la Londra cu sprijin financiar din partea întreprinderilor regionale. Acționarii și consiliul de administrație al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH au refuzat să acorde suma de 420 000 EUR solicitată de Ryanair ca taxă de marketing pentru planul de zbor din sezonul de vară 2011. Ryanair a decis ulterior să își mute nodul aerian regional la Magdeburg/Cochstedt și să își încheie activitatea pe aeroportul AOC în martie 2011.
- (33) Conducerea aeroportului a avut în vedere mai multe opțiuni în ceea ce privește transformarea acestuia. Cea mai viabilă a fost furnizarea de noi rute și de zboruri charter în 2012, fără niciun sprijin de marketing: în acest sens, în 2011 au fost inițiate negocierile cu Rheinjet pentru zboruri către Barcelona. Ca urmare a deciziei Ryanair din 26 iulie 2011 de a opera zboruri pe ruta Leipzig-Halle, situația pieței pentru aeroportul AOC s-a schimbat și rutele noi respective au fost abandonate.
- (34) Prin urmare, în 2011 au fost stabilite noi activități pentru transformarea aeroportului:
- (a) dezvoltarea transportului de pasageri la clasa business, care ar trebui să fie mai profitabil datorită cerințelor de securitate mai reduse;
 - (b) stabilirea sediului unor întreprinderi interesate de sectorul aviației;
 - (c) stabilirea sediului unor întreprinderi nou înființate;
 - (d) instalarea unor instalații fotovoltaice (o instalație fotovoltaică a fost construită în 2012), închirierea de locuri de parcare și de instalații, organizarea de evenimente.
- (35) Potrivit conducerii, măsurile respective ar trebui să permită finanțarea proprie pe termen mediu a întreprinderii prin reducerea substanțială a costurilor, întrucât s-ar putea economisi până la 520 000 EUR pe an, ceea ce ar reduce deficitul de finanțare al aeroportului. Aerodromul ar fi menținut și ar contribui la dezvoltarea economică a regiunii.

⁽¹²⁾ Sursă: Raportul administratorilor întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH”, 9 septembrie 2011.

⁽¹³⁾ „Deckungslücke”.

⁽¹⁴⁾ Acest lucru este demonstrat în studiul KE-Consult.

3. MĂSURILE CARE FAC OBIECTUL INVESTIGAȚIEI ȘI CONTEXTUL ACESTORA

3.1. IMAGINE DE ANSAMBLU ASUPRA SPRIJINULUI PUBLIC PRIMIT DE ÎNTREPRINDEREA FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH

- (36) În perioada 1992-2010, aproximativ 21 de milioane EUR au fost investite în Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, din care aproximativ 17 milioane EUR din partea landului Turingia și aproximativ 4 milioane EUR din partea acționarilor publici ai întreprinderii ⁽¹⁵⁾.
- (37) În perioada 2000-2011, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a primit două tipuri de contribuții publice, de la acționarii proprii și alte organizații publice, în principal landul Turingia ⁽¹⁶⁾. Conform declarațiilor Germaniei și rapoartelor financiare ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, landul Turingia a finanțat în principal investițiile în infrastructură, în timp ce acționarii au contribuit la finanțarea pierderilor din exploatare. Tabelul 2 prezintă valoarea totală a finanțării publice primite de aeroport, care a fost furnizată cu următoarele obiective principale:
- (a) finanțarea investițiilor, în special investițiile în infrastructură;
 - (b) finanțarea activității operaționale (acoperirea pierderilor);
 - (c) finanțarea măsurilor de marketing în cadrul diferitelor acorduri de marketing încheiate cu Ryanair;
 - (d) finanțarea activităților de interes public.

Tabelul 2 ⁽¹⁾

Imagine de ansamblu asupra finanțării publice totale primite de întreprinderea Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH

(în mii de EUR)

Exercițiu financiar	Aportul acționarilor	Alte contribuții publice ⁽²⁾	Total
2000	256	321	577
2001	256	655	911
2002	256	226	482
2003	960	561	1 521
2004	1 280	395	1 675
2005	914	690	1 604
2006	769	404	1 173
2007	1 057	780	1 837
2008	925	2 032	2 957
2009	957	1 416	2 373

⁽¹⁵⁾ Sursă: Raportul administratorilor întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH”, 9 septembrie 2011.

⁽¹⁶⁾ Actul constitutiv al administratorului aeroportuar limitează aportul de capital anual pentru fiecare acționar până la de cinci ori participația acestuia [articolul 24 alineatul (3)].

(în mii de EUR)

Exercițiu financiar	Aportul acționarilor	Alte contribuții publice (?)	Total
2010	1 147	367	1 514
2011	302	0	302
Total	9 079	7 847	16 926

(¹) Sursă: Rapoartele financiare anuale prezentate de întreprinderea Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, la următoarele pagini:

Anul 2000: pagina 28 și anexa 6, pagina 20
 Anul 2001: pagina 28 și anexa 6, pagina 23
 Anul 2002: pagina 28 și anexa 6, pagina 21
 Anul 2003: pagina 7 și anexa 6, pagina 21
 Anul 2004: anexa 3, pagina 5 și anexa 6, pagina 19
 Anul 2005: anexa VI, pagina 13 și anexa III, pagina 19
 Anul 2006: anexa VI, pagina 12 și anexa III, paginile 15-16
 Anul 2007: anexa VI, pagina 13 și anexa III, paginile 15-16
 Anul 2008: anexa VI, pagina 12 și anexa III, paginile 15-16
 Anul 2009: anexa VI, pagina 15 și anexa III, pagina 14
 Anul 2010: anexa VI, pagina 15 și anexa III, pagina 14
 Anul 2011: anexa VI, pagina 13 și anexa III, pagina 14.

(²) Contribuțiile au fost furnizate în principal de landul Turingia, dar este posibil să fi contribuit și alte organisme publice.

3.2. FINANȚAREA INVESTIȚIILOR ÎN INFRASTRUCTURĂ ÎN PERIOADA 2000-2011

- (38) Germania afirmă că, în perioada 2000-2011, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a realizat investiții în infrastructură în valoare totală de 6 474 035 EUR, pentru care tabelul 3 oferă o defalcare detaliată. Printre investițiile respective se numără extinderea pistei în 2003/2004, în valoare totală de 687 882 EUR, și construcția unui nou terminal în 2009, în valoare de 1 003 571 EUR [terminalul a fost deschis abia în 2010 (¹⁷)].

Tabelul 3 (¹)

Imagine de ansamblu asupra investițiilor în infrastructură și a finanțării acestora pe aeroportul AOC în perioada 2000-2011

(în EUR)

An	Măsură privind infrastructura	Contribuții publice	Resurse proprii (?)	Valoarea totală a investițiilor
2000	Condiții meteorologice – achiziționarea unui computer central, a unor echipamente suplimentare etc.	13 914	9 276	23 190
	Recepția tehnică a radiogoniometrului RT 1000C	3 590	2 393	5 983
	Alimentare cu apă (racordare, modificare) (2)	10 205	6 803	17 008
2001	Reconstrucția pistei și a unor părți din calea de rulare	72 652	8 072	80 724
	Achiziția unui demaror pneumatic	34 495	42 949	77 443

(¹⁷) <http://www.lvz.de/Mitteldeutschland/News/Aus-fuer-Linienfluege-ab-Altenburg-Ryanair-zieht-sich-komplett-zurueck> – „Aus für Linienflüge ab Altenburg – Ryanair zieht sich komplett zurück”.

(în EUR)				
An	Măsură privind infrastructura	Contribuții publice	Resurse proprii (2)	Valoarea totală a investițiilor
2002	Gard de împrejmuire a zonei aerodromului (rest)	26 144	17 429	43 573
	Costuri de planificare – extinderea planificată a zonei de siguranță de capăt de pistă 22 și a pragului 22	46 183	5 131	51 314
2003	Extinderea zonei de siguranță de capăt de pistă 22, reconstrucția pistei (prima plată în 2003, a doua plată în 2004)	314 550	187 882	687 882
2004	Extinderea zonei de siguranță de capăt de pistă 22, reconstrucția pistei (a doua plată în 2004)	185 450		
2006	Baliza aeroportului, achiziționarea de software, achiziționarea unui număr de cinci receptoare cu alarmă radio, instalarea unor porți de ieșire de urgență, extinderea terminalului, achiziționarea unui număr de 27 de transpondere biometrice, prelungirea cablurilor stației meteorologice,	28 787	12 337	41 124
	achiziționarea unei autospeciale pentru stins incendii (prima rată în 2006)	193 526	82 940	276 466
2007	Achiziționarea unei autospeciale pentru stins incendii (a doua rată în 2007)	387 052	165 879	552 931
	Achiziționarea unei mașini de măturat	230 040	153 360	383 400
2008	Rețea de monitorizare a siguranței	11 430	4 899	16 329
	Cositoare unilaterală	5 514	3 676	9 190
	Achiziționarea de teren	56 144	24 062	80 206
	Reconstrucția pistei – modernizări pentru siguranță	1 816 538	778 516	2 595 054 (3)
2009	Renovarea/reconstrucția terminalului	702 500	50 672	753 172 (4)
	Lucrări de marcarea a platformei	4 429	1 898	6 327
	Repararea pistei în fața pragului 04	336 853	0	336 853
2010	Renovarea/reconstrucția terminalului	0	250 399	250 399 (4)
	Lucrări de marcarea a platformei	0	0	0
	Repararea pistei în fața pragului 04	0	144 366	144 366

(în EUR)

An	Măsură privind infrastructura	Contribuții publice	Resurse proprii ⁽²⁾	Valoarea totală a investițiilor
2012	Dispozitiv GripTester (siguranța zborului)	28 770	12 330	41 100
TOTAL		4 508 766	1 965 269	6 474 034

⁽¹⁾ Sursă: Germania.⁽²⁾ Resurse proprii ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.⁽³⁾ Suma este examinată în prezent și face obiectul unui litigiu în fața instanței administrative a landului; prin urmare, aceasta ar putea suferi modificări.⁽⁴⁾ Suma care face obiectul modificării – a se vedea nota de subsol 3

- (39) Astfel cum este explicat în detaliu în secțiunea 3.4.2 de mai sus, extinderea pistei și furnizarea de zone de servicii pentru societățile de închirieri auto au constituit o obligație a aeroportului AOC în temeiul acordului de servicii aeroportuare încheiat cu Ryanair. Din rapoartele financiare ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pentru anii respectivi reiese că pista a fost prelungită ⁽¹⁸⁾.
- (40) În cadrul reuniunii sale din 23 iunie 2000, consiliul de administrație al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a discutat, în contextul dezvoltării aeroportului, un program de investiții nedetaliat pe 10 ani care presupunea o investiție de aproximativ 20 de milioane EUR.

3.3. FINANȚAREA PIERDERILOR DIN EXPLOATARE ALE ÎNTEPRINDERII FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH ÎN PERIOADA 2000-2011

- (41) În perioada 2000-2011, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a acumulat pierderi anuale provenite din exploatarea aeroportului AOC, astfel cum este descris în tabelul 4.

Tabelul 4 ⁽¹⁾

Imagine de ansamblu asupra pierderilor anuale ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și finanțarea acestora

(în mii de EUR)

Exercițiul financiar	Rezultat din exploatare, fără contribuțiile publice și costurile serviciilor de interes public ⁽²⁾	Investiții ⁽³⁾	Amortizare	Rezultat financiar net ⁽⁴⁾	Rezultat net
2000	- 244	204	1 509	- 19	+ 34
2001	- 591	77	1 469	- 24	- 31
2002	- 214	61	1 393	0	+ 51
2003	- 1 161	509	620	+ 2	- 64
2004	- 1 192	428	612	- 1	0
2005	- 671	92	445	- 12	- 272
2006	- 496	2 613	531	- 26	- 253

⁽¹⁸⁾ În special, raportul financiar pentru anul 2004 prevede că distanțele de pornire și de aterizare pe pistă au fost extinse și au permis utilizarea aeronavelor B 737-800. În conformitate cu acordul dintre AOC și Ryanair, Ryanair a utilizat aeronave B 737-300 sau o altă variantă a aeronavei B 737 pe aeroportul AOC.

(în mii de EUR)

Exercițiu financiar	Rezultat din exploatare, fără contribuțiile publice și costurile serviciilor de interes public ⁽²⁾	Investiții ⁽³⁾	Amortizare	Rezultat financiar net ⁽⁴⁾	Rezultat net
2007	- 719	1 071	533	- 1	- 301
2008	- 511	664	645	- 2	- 460
2009	- 906	2 354	821	+ 7	- 562
2010	- 1 150	1 296	965	- 2	- 567
2011	- 424	8	907	- 13	- 437

⁽¹⁾ Sursă: informațiile transmise de Germania și rapoartele financiare anuale transmise de întreprinderea Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

⁽²⁾ Rezultatul din exploatare este calculat drept venituri din activități operaționale – din care a fost dedusă finanțarea publică totală, astfel cum se menționează în tabelul 2 – minus cheltuielile de exploatare directe (personal + materiale + alte cheltuieli), conform datelor rezultate din rapoartele financiare anuale transmise de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

⁽³⁾ Valorile investițiilor menționate în tabelul 4 provin din rapoartele financiare anuale transmise de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și diferă de valorile investițiilor furnizate de Germania în tabelul 3.

⁽⁴⁾ Rezultatul financiar net provine din diferența dintre veniturile financiare și cheltuielile financiare. Potrivit Germaniei, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nu a avut niciun împrumut bancar în perioada respectivă; cheltuielile financiare au fost legate în principal de plata dobânzilor aferente contribuțiilor primite în trecut și neutilizate încă.

- (42) Germania a furnizat datele prezentate în tabelul 5 privind contribuțiile anuale ale acționarilor destinate acoperirii pierderilor din exploatare ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ⁽¹⁹⁾; în total, aporturile de capital se ridică la 8,9 milioane EUR.

Tabelul 5

Contribuțiile acționarilor în scopuri operaționale

(în EUR)

2000	200 000-300 000 [...]*
2001	200 000-300 000 [...]*
2002	200 000-300 000 [...]*
2003	300 000-400 000 [...]*
2004	475 000-575 000 [...]*
2005	700 000-800 000 [...]*
2006	925 000-1 025 000 [...]*
2007	1 250 000-1 350 000 [...]*

⁽¹⁹⁾ Datele prezentate în tabelul 5, furnizate de Germania, diferă de datele prezentate în tabelul 2, furnizate în rapoartele financiare anuale transmise de întreprinderea Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

(în EUR)

2008	1 125 000-1 225 000 [...]*
2009	1 125 000-1 225 000 [...]*
2010	1 325 000-1 425 000 [...]*
2011	425 000-525 000 [...]*
Total	8 897 000

[...]* Informații protejate de obligația păstrării secretului profesional.

- (43) De la începutul perioadei în cauză, rapoartele financiare puse la dispoziție de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH indică faptul că situația financiară a aeroportului depinde foarte mult de aporturile acționarilor. În raportul financiar din 2002 se susține că existența întreprinderii ar fi în pericol în absența contribuțiilor financiare din partea acționarilor și că sunt necesare contribuții suplimentare din partea acționarilor. Alte câteva rapoarte financiare (pentru anii 2003 și 2004) prevăd, de asemenea, că întreprinderea poate supraviețui numai datorită aporturilor de capital ale acționarilor ⁽²⁰⁾. Perspectivele din raportul financiar pentru anul 2003 prevăd deja că în următoarea perioadă financiară vor fi necesare aporturi de capital din partea acționarilor. În 2006, insolvabilitatea iminentă a putut fi evitată numai datorită aporturilor de capital ale acționarilor, conform situației financiare din 2006.
- (44) Potrivit Germaniei, costurile serviciilor de interes public sunt legate de costurile cu personalul pentru controlul traficului aerian, controlul împrejurimilor, administrare, înregistrarea pasagerilor și a bagajelor, formare și piloți și au fost finanțate din capitalul propriu al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și al landului Turingia, astfel cum este specificat în tabelele 6 și 7.

Tabelul 6

Finanțarea costurilor serviciilor de interes public ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ⁽¹⁾

(în EUR)

An	Total costuri ale serviciilor de interes public	Capitaluri proprii	Finanțare din partea landului Turingia
2000	276 420	106 031	170 389
2001	278 773	127 043	151 730
2002	292 270	134 801	157 469
2003	412 325	247 279	165 046
2004	461 067	293 713	167 354
2005	685 406	529 734	155 672
2006	683 415	527 017	156 398

⁽²⁰⁾ Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2002, Lagebericht 2002, p. 4.

(în EUR)

An	Total costuri ale serviciilor de interes public	Capitaluri proprii	Finanțare din partea landului Turingia
2007	732 355	597 858	134 497
2008	700 772	599 954	100 818
2009	718 416	347 598	370 818
2010	657 982	313 933	344 049
2011	598 056	261 654	336 402
TOTAL	6 497 257	4 086 615	2 410 642

(¹) Sursă: observațiile prezentate de Germania. Germania menționează că respectivele costuri ale serviciilor de interes public depășesc sumele menționate în tabelul 6, dar nu oferă informații suplimentare cu privire la suma exactă.

Tabelul 7 (¹)

Repartizarea finanțării acordate de landul Turingia în funcție de tipul costurilor serviciilor de interes public

(în EUR)

An	Controlul traficului aerian	Servicii de control pe aeroport	Valoarea totală a finanțării acordate de landul Turingia
2000	170 389	0	170 389
2001	151 730	0	151 730
2002	157 469	0	157 469
2003	165 046	0	165 046
2004	167 354	0	167 354
2005	155 672	0	155 672
2006	156 398	0	156 398
2007	134 497	0	134 497
2008	100 818	0	100 818
2009	100 818	270 000	370 818
2010	94 049	250 000	344 049
2011	86 402	250 000	336 402
TOTAL	1 640 642	770 000	2 410 642

(¹) Sursă: observațiile prezentate de Germania.

3.4. TARIFELE DE AEROPORT ȘI PLĂȚILE CĂTRE RYANAIR ÎN TEMEIUL ACORDURILOR DE SERVICII AEROPORTUARE ȘI DE MARKETING

3.4.1. Lista tarifelor de aeroport aplicată de AOC

- (45) Tabelul 8 sintetizează elementele principale care se regăsesc în listele standard ale tarifelor de aeroport aplicate de AOC în perioada 2002-2010 ⁽²¹⁾.

Tabelul 8

Lista tarifelor de aeroport aplicate de AOC în perioada 2002-2010 ⁽¹⁾

Prețuri fără TVA	Tarife de aterizare pentru aeronave cu peste 6 001 kg/1 000 kg	Tarife pentru serviciile destinate pasagerilor/pasager
Lista tarifelor de aeroport din 1 ianuarie 2002	7,78 EUR	2,67 EUR
Lista tarifelor de aeroport din 18 septembrie 2006	7,45 EUR	3,00 EUR

⁽¹⁾ Sursă: observațiile prezentate de Germania.

- (46) În ianuarie 2011, a fost stabilită o nouă listă a tarifelor de aeroport, ale cărei elemente principale sunt redată în tabelele 9 și 10.

Tabelul 9

Lista tarifelor de aeroport aplicabile aeronavelor din 2011 ⁽¹⁾

Lista tarifelor de aeroport din ianuarie 2011 (Prețuri fără TVA)	Timp de rotație de până la 30 de minute	Timp de rotație de peste 30 de minute
În cazul zborurilor de pasageri cu rotații planificate ⁽²⁾	0 EUR	7,45 EUR
În cazul zborurilor pentru transportul de pasageri fără rotații planificate și de marfă	7,45 EUR	

⁽¹⁾ Sursă: observațiile prezentate de Germania.

⁽²⁾ Cuvântul german folosit pentru rotațiile planificate este „Linienflugbetrieb”.

Tabelul 10

Lista tarifelor de aeroport aplicabile pasagerilor din 2011 ⁽¹⁾

Lista tarifelor de aeroport din ianuarie 2011 (Prețuri fără TVA)	Număr de pasageri mai mic de 50 000	Număr de pasageri între 50 000 și 100 000
Tarif pe pasager	6,00 EUR	4,20 EUR

⁽¹⁾ Sursă: observațiile prezentate de Germania.

⁽²¹⁾ Tarifele indicate în tabelele 8 și 9 se aplică aeronavelor incluse pe o listă specială denumită „Bonusliste”, care conține diferite tipuri de aeronave în funcție de caracteristicile tehnice ale acestora în ceea ce privește emisiile poluante: aeronavele cu cele mai bune performanțe de mediu se regăsesc pe listă și aeronavele noi sunt automat incluse pe listă.

3.4.2. Acordul de servicii aeroportuare încheiat cu Ryanair la 3 martie 2003

- (47) La 3 martie 2003, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (denumită „AOC” în acord) și Ryanair (denumită „Ryanair Limited”) au încheiat un acord de servicii aeroportuare pe o durată de maximum 10 ani. Acordul a intrat în vigoare prin serviciul de zbor regulat zilnic către Londra-Stansted, care urma să înceapă la 1 mai 2003.
- (48) Conform acordului, Ryanair plătește către AOC:
- (a) un tarif pentru exploatarea serviciilor de transport aerian de pasageri în conformitate cu scala tarifelor AOC în vigoare la data efectuării serviciului;
 - (b) o sumă egală cu tarifele privind securitatea pasagerilor și taxele de stat (denumită în continuare „tariful DE”) la cota în vigoare la momentul operațiunii de zbor. Tariful inițial se ridică la „patru euro și cincizeci și unu de eurocenți (4,08 EUR)” ⁽²²⁾. De asemenea, acordul precizează intenția ambelor părți de a încerca să reducă tariful DE în cazul în care numărul pasagerilor care tranzitează aeroportul va crește. În orice caz, Ryanair va încasa tariful inițial ca un tarif minim.
- (49) Germania afirmă că Ryanair a plătit tarifele pentru prestarea serviciilor în conformitate cu regulamentul AOC privind tarifele standard în vigoare la momentul respectiv, corespunzând unui tarif de aterizare fix în valoare de [...] * pe aeronavă și unui tarif pentru serviciile destinate pasagerilor în valoare de [...] * pe pasager (fără TVA) ⁽²³⁾ (tarife plătite în iunie 2009).
- (50) Acordul de servicii aeroportuare din 3 martie 2003 prevede că aeroportul AOC este obligat, în schimb:
- (a) să asigure o pistă care îndeplinește anumite specificații tehnice până la 31 decembrie 2003 și care urmează să fie finalizată și extinsă până la 31 mai 2004;
 - (b) să furnizeze servicii de terminal și de infrastructură ([...] *), precum și servicii de vânzare, marketing și relații publice (servicii prevăzute în anexa A la acordul de servicii);
 - (c) să furnizeze servicii de handling și servicii conexe (servicii prevăzute în anexa B la acordul de servicii);
 - (d) să asigure exploatarea unui serviciu de transport cu autobuzul la tarifele locale standard între AOC și gara Leipzig-Bahnhof și între AOC și gara Dresden-Bahnhof;
 - (e) să pună la dispoziție un sistem de rezervări operațional (serviciu prevăzut în apendicele din anexa B la acordul de servicii).
- (51) În plus față de obligația întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH de a asigura pista, anexa A la acord stabilește o serie de alte servicii care urmează să fie furnizate de AOC:
- (a) servicii de terminal și de infrastructură: [...] * și alte „cerințe rezonabile ale companiei aeriene Ryanair pe o bază *ad hoc*, pentru a asigura că Ryanair poate menține o rotație de 25 de minute”;
 - (b) servicii de vânzare, marketing și relații publice: [...] *.
- (52) Tarifele menționate în considerentul 48, plătite de Ryanair, includ mai multe servicii, astfel cum este prevăzut în anexa B, „Servicii de handling și servicii conexe care urmează să fie furnizate de agenții de handling la sol” la acordul de servicii aeroportuare din 3 martie 2003, cum ar fi ⁽²⁴⁾: încărcarea și descărcarea bagajelor (fără mărfuri), servicii de întreținere a toaletei și de alimentare cu apă, la cerere [...] *, [...] * și furnizarea și aplicarea materialelor de degivrare, la cererea Ryanair, cu lichidul de degivrare tarifat la [...] * pe litru, operațiunile de înregistrare a pasagerilor, îmbarcare și debarcare și verificarea documentelor de călătorie.

⁽²²⁾ Comisia constată diferența dintre numărul exprimat în litere și în cifre.

⁽²³⁾ Germania a transmis către Ryanair factura primită de la Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pentru luna iunie 2009. În pofida cererilor ulterioare ale Comisiei, Germania nu a mai furnizat alte informații privind tarifele exacte pe pasager și pe aeronavă plătite de Ryanair în cursul perioadei 2003-2011.

⁽²⁴⁾ Aceasta este doar o enumerare a anumitor măsuri. Lista completă a serviciilor este inclusă în anexa B.

- (53) În conformitate cu apendicele din anexa B „Sistem de rezervări” la acordul de servicii aeroportuare din 3 martie 2003, agentul de handling trebuie să instituie și să exploateze un birou de asistență pentru pasageri, să mențină personalul responsabil de rezervări format în mod corespunzător și să achite toate costurile asociate echipamentelor hardware pentru computere și telefoanelor, faxurilor, dispozitivelor informatice și de telecomunicații pentru transportul aerian (SITA) și tuturor operațiunilor de întreținere și de înlocuire a echipamentelor pe care le suportă în cursul exploatării biroului de asistență pentru pasageri. Cu toate acestea, [...]*

3.4.3. Acordurile de servicii de marketing

- (54) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a încheiat în total trei acorduri de servicii de marketing, primul cu Ryanair și următoarele două cu Airport Marketing Services Limited (AMS), precum și o scrisoare de însoțire anexată la ultimul acord din 25 ianuarie 2010.

Tabelul 11

Acordurile de marketing încheiate între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair/AMS

Acord	Durăță	Obiect	Tarife care trebuie plătite aeroportului AOC de către Ryanair
Acordul din 7.4.2003 între AOC și Ryanair	15.4.2003-30.4.2013	Mesaje publicitare în limba engleză difuzate pe internet și acțiuni de promovare a vânzărilor și de relații cu publicul pentru a promova comercializarea turismului aerian în zona Altenburg	— un comision de succes în funcție de numărul de pasageri în ieșire, care urmează să fie dedus din tarifele plătite de Ryanair pentru serviciile aeroportuare; — un comision de succes bazat pe un anumit procent din orice majorare a tarifelor de aeroport
Acordul din 28.8.2008 între AOC și AMS	28.8.2008-27.8.2010	Servicii de marketing care implică utilizarea site-ului ryanair.com ca instrument principal: un text/texte de 150 de cuvinte în secțiunea „Top cinci atracții” de pe pagina dedicată destinației AOC.	[...]* pentru anul 2008 [...]* pentru anul 2009 ⁽¹⁾ (niciuna dintre cele două sume nu conține TVA)
Acordul din 25.1.2010 dintre AOC și AMS	25.1.2010-sfârșitul unei perioade de un an după data lansării primului serviciu	Pachet de servicii de marketing furnizate timp de un an	[...]* pe an ⁽¹⁾ (fără TVA)
Scrisoarea de însoțire din 21.9.2010 între AOC și AMS	21.9.2010-31.3.2011	Act adițional la acordul inițial din 25.1.2010	[...]* pentru perioada de iarnă 2010

⁽¹⁾ Acordul se referă la nivelul actual al tarifelor întreprinderii AMS.

3.4.3.1. Acordul de marketing din 7 aprilie 2003

- (55) În temeiul primului acord de marketing încheiat între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (denumită „AOC” în acord) și Ryanair la 7 aprilie 2003, valabil pentru o perioadă de 10 ani, începând cu 15 aprilie 2003, Ryanair urmează să desfășoare acțiuni de marketing pentru a promova zona Altenburg. Acordul oferă Ryanair putere de decizie cu privire la toate deciziile de promovare și publicitate, cu excepția celor legate de site-ul AOC.

- (56) Având în vedere sarcinile asumate de Ryanair, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH urmează să achite următoarele tarife:
- (a) un „comision de succes” pe pasager în ieșire, care se regăsește în tariful net care trebuie plătit de Ryanair pe pasager pentru aterizare, controlul traficului aerian local, iluminat, staționare (fără a include staționările nocturne), platformă și handlingul pasagerilor, infrastructură și taxa aferentă serviciilor destinate pasagerilor pentru serviciile de transport aerian de călători. AOC calculează tariful net pe pasager în funcție de fișele privind coeficientul de ocupare și prezintă calculul companiei aeriene Ryanair la sfârșitul fiecărei săptămâni. Ryanair calculează comisionul de succes și prezintă calculul aeroportului AOC în termen de 30 de zile de la sfârșitul fiecărei luni; calculul se bazează pe serviciile din luna calendaristică anterioară. Ryanair își poate deduce comisionul de succes din facturile lunare pentru tarifele de aterizare emise de AOC.

Tabelul 12

Tarif net pe pasager plătit de Ryanair aeroportului AOC

(în EUR)

Numărul de rotații în cadrul serviciilor	Tarif net pe pasager în ieșire, care include toate tarifele (cu excepția tarifelor de securitate) Anul 1-5	Tarif net pe pasager în ieșire, care include toate tarifele (cu excepția tarifelor de securitate) Anul 6-10
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*

- (b) un „comision de succes” bazat pe un anumit procent din orice majorare a tarifelor de aeroport, constând în:
- 100 % din orice majorare a tarifelor de securitate percepute de către guvern până la un plafon maxim de 10 % peste rata actuală publicată pentru o perioadă de cinci ani; și
 - 100 % din orice majorare a tarifelor publicate existente sau a tarifelor, taxelor sau impozitelor suplimentare introduse în tarifele de aeroport publicate, până la un plafon maxim de 10 % din tariful total existent publicat plătit de Ryanair, pentru o perioadă de cinci ani.

3.4.3.2. Acordul de marketing din 28 august 2008

- (57) Un al doilea acord de servicii de marketing a fost încheiat între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (denumită „AOC” în acord) și Airport Marketing Services la 28 august 2008. Conform acordului, AOC intenționează să promoveze în mod activ facilitățile orașului și ale regiunii și să crească numărul de pasageri în intrare pentru serviciile Ryanair și, prin urmare, să crească la maximum veniturile aeroportului provenite din activități nonaero-nautice. Acordul este legat de angajamentului companiei aeriene Ryanair de a deservi o rută de la AOC către Londra-Stansted în sezonul de vară (zilnic) și în sezonul de iarnă (de patru ori pe săptămână), precum și o rută către Girona, de trei ori pe săptămână numai în cursul sezonului de vară.
- (58) Acordul are o durată inițială de doi ani. AOC plătește [...]* EUR pentru primul an și [...]* EUR pentru al doilea an. În schimb, AOC primește [...]*. Acordul nu include nicio indicație suplimentară în ceea ce privește durata, amplasarea sau alte informații privind link-ul.
- (59) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH are dreptul să își aleagă sloturile orare preferate pentru măsurile de marketing. Cu toate acestea, din cauza disponibilității limitate, sloturile orare respective nu pot fi garantate. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH are dreptul, de asemenea, de a alege site-uri care pot fi conectate cu site-ul Ryanair prin intermediul unui link. Cu toate acestea, dreptul este limitat de faptul că site-urile nu pot include zboruri, servicii de închiriere auto sau cazare și/sau orice alte servicii care sunt oferite, de asemenea, pe site-ul Ryanair. De asemenea, Ryanair are ultimul cuvânt și poate refuza să permită publicarea pe site-ul său. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH trebuie să verifice, de asemenea, dacă serviciile au fost furnizate în conformitate cu dispozițiile acordului.

3.4.3.3. Acordul de marketing din 25 ianuarie 2010

- (60) Un al treilea acord de servicii de marketing a fost încheiat între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (denumită „AOC” în acord) și Airport Marketing Services la 25 ianuarie 2010. Conform acordului, AMS oferă servicii de marketing în domeniul turismului pe site-ul Ryanair, astfel încât AOC să își poată promova activitatea și atracțiile turistice. Acordul face obiectul angajamentului Ryanair de a deservi rute în sezonul de vară – începând din vara anului 2010 și numai în timpul sezonului aeronautic de vară al IATA ⁽²⁵⁾ – din AOC către Londra-Stansted (de șapte ori pe săptămână), Girona (de trei ori pe săptămână) și Alicante (de două ori pe săptămână).
- (61) Acordul are o durată inițială de un an. AOC plătește [...] * EUR pe un an pentru următorul pachet de servicii de marketing: [...]*. Drepturile și obligațiile întreprinderii AOC în ceea ce privește sloturile orare, natura site-urilor și decizia finală a companiei aeriene Ryanair sunt identice cu cele descrise în acordul precedent.

3.4.3.4. Scrisoarea de însoțire din 21 septembrie 2010

- (62) Scrisoarea de însoțire din 21 septembrie 2010 a fost semnată de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (denumită „AOC” în acord) și Airport Marketing Services. Acordul este complementar acordului inițial de servicii de marketing din 25 ianuarie 2010, întrucât AOC dorește să achiziționeze servicii de publicitate suplimentare ⁽²⁶⁾ în valoare de [...] * EUR numai pentru sezonul de iarnă din 2010. Scrisoarea de însoțire expiră la 31 martie 2011.
- (63) Serviciile de publicitate care urmează să fie furnizate de către AMS în conformitate cu scrisoarea de însoțire constau în „prezența unui link către un site desemnat de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH afișat pe pagina principală britanică www.ryanair.com timp de 12 zile pe durata prezentei scrisori de însoțire”.
- (64) Potrivit Germaniei, plățile prevăzute în scrisoarea de însoțire au fost efectuate de întreprinderi private, după ce acestea au fost de acord cu menținerea operațiunilor Ryanair pe aeroportul AOC.

4. MOTIVE PENTRU INIȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE ȘI EVALUAREA INIȚIALĂ EFECTUATĂ DE COMISIE

- (65) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a adresat următoarele întrebări cu privire la măsurile care fac obiectul anchetei:
- (a) Măsura 1: finanțarea investițiilor în infrastructură în perioada 2000-2011: dacă plățile efectuate pentru infrastructura aeroportuară în perioada 2000-2011, în valoare de 6 474 034 EUR în total – inclusiv extinderea pistei, astfel cum este prevăzut în acordul din 3 martie 2003 încheiat între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair – constituie ajutor de stat și, în caz afirmativ, dacă ajutorul de stat respectiv este compatibil cu piața internă.
- (b) Măsura 2: finanțarea pierderilor din exploatare ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH în perioada 2000-2011: dacă acționarii publici au acționat în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață atunci când au acordat ajutorul de exploatare anual în perioada 2000-2011, în valoare totală de 9,079 milioane EUR, întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și, în caz contrar, dacă ajutorul de stat respectiv este compatibil cu piața internă.
- (c) Măsura 3: tarifele de aeroport și plățile către Ryanair în temeiul acordurilor de servicii aeroportuare și de marketing: dacă Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, acceptând reducerea veniturilor pentru serviciile aeroportuare prin intermediul mecanismului tarifelor de marketing plătite companiei aeriene Ryanair/ întreprinderii AMS pentru perioada 1 mai 2003-31 martie 2011, a acționat ca un investitor în economia de piață și, în cazul în care reducerile constituie ajutor de stat, dacă ajutorul de stat respectiv este compatibil cu piața internă. Prin faptul că a beneficiat de tarife de aeroport reduse, operatorul aeroportuar public, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, a renunțat la venituri. Plățile de marketing efectuate către Ryanair și AMS au fost efectuate de operatorul aeroportuar public, cu excepția ultimului acord de marketing, scrisoarea de însoțire din 21 septembrie 2010, pentru care plățile au fost efectuate de întreprinderi private. În acest sens, Comisia va exclude din domeniul de aplicare a analizei sale ultimul acord de marketing încheiat cu AMS la 21 septembrie 2010, întrucât finanțarea acestuia a fost asigurată de întreprinderi private regionale, care au fost de acord cu menținerea operațiunilor Ryanair pe aeroport.

⁽²⁵⁾ Sezonul aeronautic de vară IATA a început la 28 martie 2010 și s-a încheiat la 30 octombrie 2010.

⁽²⁶⁾ Punctul 3.2 din acordul din 25 ianuarie 2010 lasă deschisă posibilitatea ca AMS să furnizeze servicii de marketing suplimentare cu acordul comun al părților.

5. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE GERMANIA

5.1. FINANȚAREA INVESTIȚIILOR ÎN INFRASTRUCTURĂ ÎN PERIOADA 2000-2011 (MĂSURA 1)

- (66) Germania explică faptul că respectivele contribuții publice la investițiile în infrastructură pe aeroport au fost determinate în mod direct de logica pe care s-a bazat transformarea aeroportului. Transformarea din aerodrom militar în aeroport civil a fost justificată de dezvoltarea economică a regiunilor Turingia de Est și Saxonia de Vest ⁽²⁷⁾. Articolul 2 alineatul (1) din actul constitutiv al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH precizează, într-adevăr, că obiectivul întreprinderii constă în îmbunătățirea infrastructurii economice în vederea consolidării regiunilor Turingia de Est și Saxonia de Vest din punct de vedere economic. Un raport întocmit de administratorii întreprinderii ⁽²⁸⁾ evaluează veniturile anuale provenite de la pasagerii din străinătate care tranzitează aeroportul la suma de 10,7 milioane EUR pentru întreaga regiune a Germaniei Centrale.
- (67) Potrivit Germaniei, furnizarea infrastructurii face parte din competențele statului în domeniul amenajării teritoriale, al dezvoltării regionale și al politicii regionale de transport. Prin urmare, tipurile respective de investiții în infrastructură se bazează nu numai pe motive exclusiv economice în beneficiul unei întreprinderi, ci sunt legate, de asemenea, de rolul statului de a deservi interesul general.
- (68) Germania afirmă, de asemenea, că numai landul are dreptul ⁽²⁹⁾ de a finanța anumite activități de care este interesat în mod direct și care nu ar fi posibile fără subvenții publice. Supracompensarea este evitată prin intermediul unui control *ex post* privind utilizarea corectă a fondurilor puse la dispoziție ⁽³⁰⁾.
- (69) Potrivit Germaniei, este bine cunoscut faptul că în special aeroporturile regionale nu pot adesea să își acopere costurile și investițiile din tarifele de aeroport și că, prin urmare, poate fi necesară cofinanțarea publică. În special, Germania susține că investițiile în infrastructură au trebuit să fie finanțate de autoritățile publice pentru a îndeplini cerințele de ordin juridic în ceea ce privește securitatea și siguranța. AOC, în calitate de aeroport regional, nu este în măsură să genereze suficiente venituri prin intermediul tarifelor de aeroport pentru a finanța toate investițiile în infrastructură. De asemenea, întreprinderea nu ar fi fost în măsură să își respecte obligațiile juridice, inclusiv cerințele de securitate pentru sectorul aviației, în absența subvențiilor publice.
- (70) Germania subliniază faptul că lucrările de reconstrucția a terminalului din 2009 au fost efectuate ca urmare a cerințelor de siguranță, pentru a respecta cerința privind handlingul separat al pasagerilor din spațiul Schengen și al pasagerilor din afara spațiului Schengen. Potrivit Germaniei, s-a luat în considerare o alternativă la reconstrucție, dar, având în vedere creșterea numărului de pasageri și costurile ridicate aferente opțiunilor alternative, s-a ales soluția pe termen lung de reconstruire a terminalului.
- (71) Germania afirmă că suma totală de 6 474 034 EUR investită în infrastructură în perioada 2000-2011 ⁽³¹⁾ a vizat exclusiv activități neeconomice. Potrivit Germaniei, respectivele investiții în infrastructură nu constituie ajutor de stat și nu fac obiectul normelor în materie de ajutoare de stat în temeiul articolului 107 din TFUE. Germania explică, de asemenea, că valoarea investițiilor în activități neeconomice poate fi repartizată în investiții în securitate și în investiții în siguranță publică și aeronautică. Germania subliniază că activitățile în materie de securitate și poliție, măsurile de protecție împotriva incendiilor, siguranța publică și operațională, serviciile de meteorologie și securitatea zborurilor intră în sfera sectoarelor de competență publică. De asemenea, Germania subliniază că o parte importantă din fondurile primite au contribuit la garantarea siguranței infrastructurii și la renovarea acestora și nu la construirea unei infrastructuri noi.
- (72) Germania afirmă în continuare că, din valoarea totală a investițiilor de 6 474 034 EUR, un procent de 30 % a fost finanțat din capitalurile proprii ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, iar restul de landul Turingia. Germania subliniază faptul că finanțarea respectivelor investiții în infrastructură a fost furnizată sub formă de subvenții nerambursabile, nu sub formă de împrumuturi. Condițiile de acordare a subvențiilor rezultă din cerințele enumerate în *Thüringer Landeshaushaltsordnung* ⁽³²⁾.

⁽²⁷⁾ Germania afirmă că peste 16,5 milioane EUR au fost investite în dezvoltarea zonei industriale, care în prezent oferă locuri de muncă pentru aproximativ 250 de persoane pe aproximativ 58 ha.

⁽²⁸⁾ Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9 septembrie 2011.

⁽²⁹⁾ Punctul 23 din *Thüringer Landeshaushaltsordnung*.

⁽³⁰⁾ În această privință, Germania oferă un exemplu de subvenție stabilită și plătită în 2009, care a făcut obiectul unui control *ex post* și al unei rambursări parțiale în 2012.

⁽³¹⁾ A se vedea tabelul 3.

⁽³²⁾ *Thüringer Landeshaushaltsordnung* reprezintă normele bugetare ale landului Turingia. Secțiunea 23 din normele bugetare prevede cerințele care trebuie îndeplinite pentru a primi contribuții financiare de la bugetul landului. Landul Turingia trebuie să aibă un interes semnificativ în punerea în aplicare a proiectului pentru care sunt furnizate contribuțiile și care nu ar putea fi pus în aplicare deloc sau nu ar putea fi pus în aplicare în mod adecvat în absența contribuțiilor. Condițiile în care se poate beneficia de contribuții sunt descrise mai pe larg în *Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)*, care sunt termenii și condițiile generale pentru finanțarea proiectelor de dezvoltare.

- (73) Germania afirmă, de asemenea, că proiectele de transformare au fost finanțate integral din fonduri publice și în alte landuri, în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, pentru a promova dezvoltarea economică regională. Germania face trimitere, de asemenea, la o decizie anterioară a Comisiei ⁽³³⁾ conform căreia construirea sau extinderea aeroporturilor regionale în zonele slab dezvoltate din punct de vedere structural este compatibilă cu Tratatul privind Uniunea Europeană.

Infrastructură dedicată pentru Ryanair

- (74) În ceea ce privește investițiile solicitate de Ryanair în cadrul acordului de servicii [o pistă de aterizare care respectă anumite caracteristici tehnice, care urmează să fie pusă la dispoziție până la 31 decembrie 2003 și să fie finalizată și extinsă până la 31 mai 2004 ⁽³⁴⁾], Germania afirmă că extinderea pistei nu a fost realizată în totalitate și nu a fost considerată o obligație contractuală, ci o condiție prealabilă pentru ca orice companie aeriană să poată ateriza pe aeroportul AOC. Germania afirmă că lungimea pistei pe aeroportul AOC a fost adaptată de-a lungul anilor, de la 2 185 m (7 iulie 2003) la 2 235 m (9 septembrie 2004) și, în cele din urmă, la 2 435 m (9 decembrie 2008). Cu toate acestea, pista a fost deschisă pentru toți utilizatorii. Potrivit Germaniei, faptul că pista a fost utilizată doar de către Ryanair nu modifică evaluarea.
- (75) De asemenea, Germania respinge argumentul invocat de reclamantă, care susține că pista a fost prelungită special pentru aeronavele Boeing 737-800 (107 aeronave în 2007) deținute de Ryanair, întrucât acest tip de aeronavă este utilizat, de asemenea, pe scară largă de alte companii aeriene, de exemplu, de către Deutsche Lufthansa (132 de aeronave în 2007). De asemenea, Germania subliniază că sugestia formulată de reclamantă privind căreia, până în 2007, au fost investite fonduri publice în valoare de 28 de milioane EUR pentru modernizarea aeroportului, este eronată. Reclamanta ar face trimitere la informații bazate doar pe estimări cu privire la eventualele costuri. Potrivit Germaniei, investițiile reale s-au ridicat la 16,7 milioane EUR.
- (76) De asemenea, Germania susține că obligațiile impuse de Ryanair în temeiul acordului de servicii, în anexele A și B și în apendicele la anexa B, sunt obligații generale pe care un aeroport trebuie să le îndeplinească pentru a fi în măsură să furnizeze serviciile solicitate de companiile aeriene: Germania afirmă că serviciile menționate în considerentele 50-53 sunt obligații normale ale oricărui aeroport și că infrastructura este deschisă tuturor utilizatorilor. Germania adaugă faptul că unele servicii menționate în anexa A la acordul de servicii, cum ar fi conferințe de presă, călătorii pentru jurnaliști și seri dedicate agențiilor de turism, nu au fost furnizate.

Evaluarea ajutoarelor de stat

- (77) Între 1993 și 1997, landul Turingia a investit 12,25 milioane EUR în infrastructura aeroportului. Pentru perioada 1998-2011, landul Turingia a autorizat contribuții financiare în valoare de 4,5 milioane EUR în favoarea Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Fondurile au fost acordate pe baza schemelor de ajutoare publicate ale landului Turingia, a căror notificare nu a fost considerată necesară. Potrivit Germaniei, ajutorul în cadrul schemelor respective este deschis tuturor operatorilor aeroportuari din Turingia. În cadrul schemelor de ajutoare respective, fondurile publice sunt acordate pentru investiții în infrastructură necesare traficului aerian, sunt deschise pentru toți utilizatorii potențiali și servesc interesului public general. De asemenea, fondurile sunt limitate la sumele corespunzătoare și necesare și Germania subliniază faptul că, încă din 1997, aeroporturile au partajat, de asemenea, o parte din costurile de infrastructură. Prin urmare, Germania afirmă că schemele respective nu ar putea genera nicio denaturare a concurenței.
- (78) În ceea ce privește investițiile în infrastructură realizate între 12 decembrie 2000, data la care a fost pronunțată hotărârea Curții în cauza *Aéroports de Paris*, și 9 decembrie 2005, data la care au devenit aplicabile orientările din 2005 privind sectorul aviației, Germania consideră că respectivele criterii aplicabile sunt neclare: în temeiul orientărilor din 1994 privind sectorul aviației, investițiile în infrastructură nu pot fi considerate ajutor de stat de la început. Germania susține, în această privință, că orientările din 1994 au fost aplicabile până la intrarea în vigoare a orientărilor din 2005 și că hotărârea în cauza *Aéroports de Paris* nu schimbă acest lucru. Prin urmare, întrucât orientările din 1994 sunt obligatorii pentru Comisie în temeiul principiului încrederii legitime, acestea trebuie să fie aplicate investițiilor în infrastructură până în 2005. Prin urmare, nu se poate considera că măsura constituie ajutor de stat: deși plățile pentru infrastructură au fost efectuate din fonduri publice, finanțarea vizează activități de interes public și nu se referă la activități economice.

⁽³³⁾ Decizia Comisiei în cazul SA.16588 (N 644i/2002) – Germania – Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen.

⁽³⁴⁾ A se vedea considerentul 50 litera (a).

- (79) În ceea ce privește investițiile în infrastructură realizate după 9 decembrie 2005, Germania consideră, în primul rând, că acestea nu constituie ajutoare pentru motivele menționate în considerentele 66-73. Cu toate acestea, în cazul în care Comisia ar ajunge la concluzia că investițiile constituie ajutoare, Germania susține că ajutoarele respective sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, întrucât îndeplinesc cerințele prevăzute la punctul 61 din orientările din 2005 privind sectorul aviației:
- (a) în ceea ce privește prima cerință, Germania susține că investițiile în infrastructură vizează un obiectiv de interes general definit în mod clar, și anume de a asigura infrastructura de transport și dezvoltarea regională într-o regiune slabă din punct de vedere structural. În acest sens, AOC a fost primul aeroport militar transformat în aeroport civil după reunificarea Germaniei. De asemenea, AOC este important pentru întreprinderile situate în zona industrială din apropiere. Turismul de intrare ar trebui să contribuie, de asemenea, la îmbunătățirea turismului regional și la crearea de locuri de muncă;
 - (b) în ceea ce privește a doua cerință, Germania susține că investițiile în infrastructură sunt necesare și proporționale cu obiectivul stabilit. Germania reafirmă că toate investițiile au fost efectuate în vederea renovării și modernizării aeroportului. Întrucât operatorul aeroportuar, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, nu dispunea de fonduri suficiente, au fost necesare fonduri publice;
 - (c) în ceea ce privește a treia cerință, Germania este de opinie că perspectivele pe termen mediu de utilizare a infrastructurii existente au fost satisfăcătoare, cel puțin până în 2009. În conformitate cu trei studii realizate în 2007 ⁽³⁵⁾, se estima că operatorul aeroportuar își va îmbunătăți rezultatele anuale și va obține venituri din exploatare aproape echilibrate până în anul 2015, precum și consolidarea zonei industriale din apropiere. Un studiu ⁽³⁶⁾ se referă, în special, la rentabilitatea traficului low-cost și descrie un scenariu posibil conform căruia AOC ar putea ajunge la 500 000 de pasageri până în 2015, o estimare descrisă chiar ca fiind prudentă. Potrivit Germaniei, acest lucru dovedește că Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și acționarii săi au acționat ca investitori privați;
 - (d) în ceea ce privește a patra cerință, Germania explică faptul că toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la aceasta în mod echitabil și nediscriminatoriu;
 - (e) în ceea ce privește a cincea condiție, Germania afirmă că dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură contrară interesului comun. AOC este un aeroport cu mai puțin de 150 000 de pasageri pe an, prin urmare, un aeroport din categoria D, și nu există niciun efect de denaturare a concurenței în detrimentul altor aeroporturi.
- (80) În sfârșit, Germania consideră că măsura nu denaturează sau nu amenință să denatureze concurența pe piața internă, întrucât infrastructura este deschisă tuturor utilizatorilor în mod nediscriminatoriu. De asemenea, ca aeroport din categoria D în conformitate cu orientările din 2005 privind sectorul aviației, AOC are mai puțin de 150 000 de pasageri pe an și, ca atare, nu se află în concurență cu alte aeroporturi. Concurența dintre AOC și celelalte aeroporturi din Dresda, Erfurt-Weimar și Hof este neglijabilă. În același timp, întrucât cota aeroportului AOC nu reprezintă decât 0,1 % din traficul total al tuturor aeroporturilor germane înscrise pe lista ADV ⁽³⁷⁾, Germania afirmă că aeroportul AOC nu se află în concurență cu alte aeroporturi europene, ceea ce înseamnă că nu există niciun efect asupra concurenței în cadrul pieței interne și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre. În acest sens, Germania subliniază că AOC gestionează numai 2 % din volumul de muncă gestionat, de exemplu, pe aeroportul Leipzig-Halle.

Concluziile studiului elaborat de KE-Consult în 2010 privind perspectivele de dezvoltare a aeroportului și a regiunii în care se află acesta

- (81) Atunci când a devenit evident faptul că scenariul preconizat în studiile din 2007 nu se va materializa, aeroportul a solicitat firmei de consultanță KE-Consult să elaboreze un studiu privind aeroportul AOC și zona industrială adiacentă; studiul a fost predat în 2010. Studiul concluzionează că noile evoluții ale aeroportului ca aeroport low-cost nu ar fi viabile din punct de vedere comercial și recomandă concentrarea asupra aviației generale. Prin urmare, în septembrie 2011, consiliul de administrație al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a

⁽³⁵⁾ „Plausibilitätsprüfung über die Wirtschaftlichkeit der Flugplatz Altenburg- Nobitz GmbH unter Berücksichtigung des Wirtschafts- und Finanzplanes für die Jahre 2007 bis 2010” (31 august 2007) și „Kapitalflussrechnungen FAN für die Geschäftsjahre 2007 bis 2015” (16 noiembrie 2007) elaborat de BDO – Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft; „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz” elaborat de Prof. Dr. Richard Klophaus, septembrie 2007; „Planentwurf für den Zeitraum 2011 – 2015: Wirtschafts-, Vermögens-, Finanz- und Investitionsplan” elaborat de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 15 noiembrie 2007.

⁽³⁶⁾ „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz” elaborat de Prof. Dr. Richard Klophaus, septembrie 2007.

⁽³⁷⁾ *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen* – Asociația profesională a aeroporturilor germane.

prezentat un nou plan de dezvoltare pentru aeroport, care a fost aprobat de consiliul de supraveghere și de adunarea acționarilor. AOC nu va fi deschis pentru companiile aeriene low-cost sau pentru activități de aviație comercială, ci pentru aviația generală și ar trebui să devină rentabil ca urmare a dezvoltării noilor activități până în 2015.

- (82) Studiul elaborat de KE-Consult recunoaște faptul că acționarii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH au finanțat întreprinderea în mod continuu. Având în vedere creșterea constantă a nevoii de subvenții, acționarii au atins limita eficienței economice.
- (83) Studiul elaborat de KE-Consult a fost realizat pentru a explora posibile perspective de dezvoltare pentru AOC pe baza impactului aeroportului la nivel regional, politic, economic și fiscal. În acest sens, au fost elaborate mai multe scenarii privind întreruperea, continuarea fără schimbări sau extinderea zborurilor low-cost, precum și dezvoltarea parcului industrial din jurul aeroportului.
- (84) Numai scenariul bazat pe „aviația generală”, care implică întreruperea zborurilor low-cost pe aeroportul AOC, poate îndeplini cerințele realizării unui echilibru microeconomic și fiscal. Acesta este singurul scenariu în care aeroportul are nevoie doar de o contribuție anuală suplimentară a acționarilor în valoare de 227 000 EUR pe acționar, dar nu și de alte plăți. Scenariul prezintă un beneficiu macroeconomic. Până în 2015, scenariul respectiv ar costa 0,83 milioane EUR pentru acționari și poate fi acoperit prin contribuții obligatorii în valoare de 227 000 EUR pe an. În măsura în care deprecierea continuă să scadă, nu ar mai fi necesară nicio altă finanțare din partea acționarilor după 2015. Eficiența economică regională este cu mult mai mare decât în toate celelalte scenarii. De asemenea, soldul bugetar al landului Turingia și al municipalităților sale pentru anul 2015 este pozitiv.
- (85) Toate celelalte scenarii, în care zborurile low-cost sunt continuate sau extinse, nu sunt sustenabile din punct de vedere economic prin intermediul contribuțiilor obligatorii ale acționarilor. Efectul fiscal pentru Turingia ar varia între 115 000 EUR și 375 000 EUR pe an, în funcție de scenariu. În toate scenariile care implică zboruri low-cost, efectul bugetar pozitiv generat de aeroportul AOC și municipalități ar fi mai mic decât contribuțiile necesare pentru aeroport și, prin urmare, soldul bugetar venituri-costuri este negativ.
- (86) Impactul macroeconomic suplimentar al zborurilor low-cost va fi realizabil numai în cazul în care sunt asigurate investiții de 6,7-10 milioane EUR, în plus față de contribuțiile obligatorii ale acționarilor. Eficiența economică regională în cadrul scenariilor bazate pe zboruri low-cost este mai scăzută decât în cadrul scenariului bazat pe aviație generală. În comparație cu scenariul bazat pe aviația generală, nivelul contribuțiilor necesare este de 11 până la 15 ori mai ridicat în cadrul scenariilor bazate pe zboruri low-cost, în timp ce efectele asupra valorii adăugate sunt doar de două până la trei ori mai mari. În timp ce soldul bugetar venituri-costuri este pozitiv în scenariul bazat pe aviația generală, acesta este negativ în toate scenariile bazate pe zboruri low-cost.
- (87) De asemenea, au fost luate în considerare mai multe condiții-cadru:
- (a) incertitudinea cauzată de utilizatorii care dețin o poziție de monopol și influențe externe: dezvoltarea aviației pe aeroportul AOC depinde în mare măsură, cel puțin în ceea ce privește zborurile low-cost, de contractele încheiate cu anumite companii aeriene relevante și de influențe externe, cum ar fi taxa pentru turiști din Regatul Unit sau taxa pe traficul aerian din Germania, care pot avea un impact negativ enorm asupra numărului de zboruri low-cost;
 - (b) neaprobarea subvențiilor continue suplimentare: concurența echitabilă și nebazată pe subvenții ar fi pusă în pericol și acest lucru nu ar fi în conformitate cu planul de trafic aerian pentru Germania și cu acordurile coaliției politice la nivelul landului;
 - (c) lipsa sustenabilității: în scenariile bazate pe zboruri low-cost, nu poate fi observată nicio îmbunătățire a soldurilor bugetare și microeconomice. Modelul de afaceri bazat pe zboruri low-cost ar presupune doar o nevoie tot mai mare de subvenții până în 2015 și ulterior.
- (88) Prin urmare, studiul elaborat de KE-Consult concluzionează că menținerea sau extinderea zborurilor low-cost pe aeroportul AOC nu este o măsură pe care o poate recomanda acționarilor întreprinderii și landului Turingia.

5.2. FINANȚAREA PIERDERILOR DIN EXPLOATARE ALE ÎNTEPRINDERII FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH ÎN PERIOADA 2000-2011 (MĂSURA 2)

- (89) Rapoartele financiare ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz precizează că aeroportul nu ar putea asigura activitatea de exploatare în absența contribuțiilor publice destinate acoperirii pierderilor. Sistemul instituit de întreprindere a constat în planuri de afaceri anuale stabilite în fiecare an pentru anul următor și aprobate de adunarea acționarilor, actualizate ulterior în cursul anului în cauză pe baza datelor actuale înregistrate de aeroport⁽³⁸⁾. Sistemul a permis aeroportului să actualizeze contribuția financiară publică necesară pentru a acoperi pierderile.
- (90) Germania susține că pierderile înregistrate de la începutul anilor 2000, care au impus contribuții din partea acționarilor, nu au fost cauzate exclusiv de investițiile în infrastructură: deprecierea nu explică în întregime pierderile și costurile financiare nu sunt generatoare de pierderi, întrucât aeroportul nu a recurs la finanțarea prin împrumuturi. Pierderile anuale ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH au fost legate doar parțial de costurile de amortizare și Germania nu consideră nici de această dată că ar fi legate direct de Ryanair.
- (91) În ceea ce privește afirmațiile formulate de reclamantă, specificate în decizia de inițiere a procedurii, Germania le respinge în întregime. Potrivit Germaniei, reclamanta nu ia în considerare abordarea bazată pe încasare unică (*single-till*)⁽³⁹⁾ pentru aeroportul AOC. Germania subliniază că, în 2009, veniturile provenite din activități nonaeronautice s-au situat la același nivel ca veniturile provenite din activități aeronautice. În această privință, Germania respinge afirmația potrivit căreia numărul din ce în ce mai mare de pasageri a însemnat creșterea pierderilor pentru Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, din cauza plăților efectuate către Ryanair. Germania afirmă că pierderile suportate au fost cauzate de mai mulți factori diferiți, care nu au avut legătură cu Ryanair.
- (92) În special, Germania respinge afirmația potrivit căreia ruta deservită de Ryanair de pe aeroportul AOC către Londra-Stansted s-a aflat în concurență directă cu ruta deservită de Air Berlin de pe aeroportul Leipzig-Halle către Londra-Stansted și acesta este motivul pentru care Air Berlin a încetat să mai deservească ruta Leipzig-Halle – Londra-Stansted. Germania subliniază faptul că întreruperea de către Air Berlin a deservirii rutei către Londra-Stansted s-a datorat faptului că aeroportul Leipzig-Halle nu a mai subvenționat Air Berlin și că a fost introdusă o interdicție privind zborurile de noapte.
- (93) Germania consideră că plățile anuale ale acționarilor efectuate către Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nu constituie ajutor de stat, întrucât sunt îndeplinite cerințele principiului investitorului în economia de piață, conform căruia toate avantajele economice acordate landului Landkreis Altenburger, acționarul principal, trebuie să fie luate în considerare⁽⁴⁰⁾. Germania face referire la studiul din 2007 elaborat de prof. dr. Klophaus⁽⁴¹⁾ (denumit în continuare „studiul Klophaus”), care face referire la „subvențiile pierdute” ale landului Landkreis Altenburger: aporturile de capital ale acționarilor au avut un impact economic pozitiv asupra landului Landkreis Altenburger datorită plăților fiscale suplimentare. Veniturile fiscale totale din 2006 obținute prin exploatarea aeroportului AOC se ridică la 7,9 milioane EUR, din care suma de 1 milion EUR este, în principal, în avantajul landului Landkreis Altenburger. Suma urma să se tripleze până în 2015, în cazul în care numărul anual de pasageri ar fi crescut la 500 000. Întrucât profitul generat de plata tarifelor este mai mare decât plățile anuale ale acționarilor, Germania concluzionează că landul Landkreis Altenburger a acționat ca un investitor privat.
- (94) În ceea ce privește argumentul referitor la o posibilă închidere a aeroportului în locul acordării în continuare a contribuțiilor din partea acționarilor, Germania confirmă faptul că landul Landkreis Altenburger s-a comportat ca un investitor privat: în cazul în care aeroportul ar fi fost închis, operatorul aeroportuar ar fi fost obligat să ramburseze aproximativ 7 milioane EUR landului Turingia, întrucât aceasta ar fi fost o încetare anticipată a utilizării infrastructurii. În ceea ce privește evitarea rambursării sumei respective, acționarii au acționat, de asemenea, ca investitori privați.

Studiul Klophaus

- (95) Studiul Klophaus din 2007 a ajuns la concluziile prezentate în continuare. Conform studiului, efectele directe, indirecte, induse și catalizatoare ale aeroportului AOC pentru economie și atractivitatea regiunii, în special în ceea ce privește locurile de muncă, sunt pozitive și semnificative. De asemenea, perspectivele de viitor pentru AOC sunt pozitive, conform studiului, întrucât AOC are potențialul de a deveni baza Ryanair pentru Germania Centrală, un obiectiv pentru a cărui realizare Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH depune deja eforturi. Prin urmare, cu atât de multe aeronave Ryanair staționate pe aeroportul AOC, pe termen mediu, numărul pasagerilor ar putea crește la 1 milion EUR pe an. Acest lucru ar permite aeroportului AOC să devină un aeroport regional,

⁽³⁸⁾ Germania a pus la dispoziția Comisiei planuri de afaceri pentru anii 2000-2005 („*Wirtschaftsplan*”), precum și actualizarea corespunzătoare ale acestora din anul următor („*Nachtrag zum Wirtschaftsplan*”).

⁽³⁹⁾ Abordarea bazată pe încasarea unică implică obligația de luare în considerare a întregului profit, a tuturor veniturilor provenite din activități aeronautice (și anume, tarifele pentru serviciile destinate pasagerilor) și nonaeronautice (precum chirile pentru magazine în aeroport, taxele de parcare) și nu numai a numărului de pasageri și a tarifelor aferente pentru serviciile destinate pasagerilor.

⁽⁴⁰⁾ Germania face trimitere la cauza T-196/04, *Ryanair/Comisia*, Rep., 2008, p. II-3643, punctul 59 („*hotărârea Charleroi*”).

⁽⁴¹⁾ Studiul „*Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz*” elaborat de Prof. Dr. Richard Klophaus, septembrie 2007.

oferind landului Altenburger posibilitatea să își modifice profilul internațional și, astfel, să își îmbunătățească structurile economice și de afaceri. Studiul afirmă că AOC, în calitate de aeroport low-cost, va aduce beneficii economice generale considerabile.

- (96) Conform calculelor din cadrul studiului, până în 2015, se estimează că AOC va oferi 658 de locuri de muncă (o creștere de 95,3 % în comparație cu 2006). În plus, ar fi create 881 de locuri de muncă indirecte (creștere de 157,6 %) și 438 de locuri de muncă induse (creștere de 184,4 %). Studiul subliniază, de asemenea, importanța accesibilității regiunilor la nivel național și internațional, care are o influență enormă asupra dezvoltării economice a regiunii în cauză.
- (97) În acest sens, conform studiului, ar trebui luate în considerare nu numai contribuțiile publice pentru renovarea și extinderea aeroportului AOC și costurile de marketing aferente, ci și veniturile fiscale pentru landul Turingia și municipalitățile sale. Studiul concluzionează că ar trebui să fie luate în considerare nu numai aspectele microeconomice, ci și efectele macroeconomice.

5.3. TARIFELE DE AEROPORT ȘI PLĂȚILE CĂTRE RYANAIR ÎN TEMEIUL ACORDURILOR DE SERVICII AEROPORTUARE ȘI DE MARKETING (MĂSURA 3)

- (98) Germania susține că nici tarifele de aeroport și nici acordurile de servicii de marketing nu constituie ajutor de stat. Germania subliniază că nu există nicio legătură între acordurile de servicii aeroportuare și acordurile de servicii de marketing, care ar trebui analizate în mod separat; acordurile de servicii de marketing nu implică o reducere a veniturilor pentru aeroport, ci oferă servicii de publicitate.

Acordul de servicii încheiat cu Ryanair

- (99) Germania susține că aeroportul a luat în considerare așteptările economice pozitive care decurg din dezvoltarea activităților de aviație prin intermediul Ryanair. În luarea deciziei de a desfășura relații comerciale cu Ryanair, adunarea acționarilor din 22 aprilie 2003 a examinat datele ⁽⁴²⁾ prezentate în tabelul 13 și a concluzionat că, inclusiv în cadrul unui scenariu prudent (un zbor zilnic cu un coeficient de ocupare de 70 %), s-ar putea obține un rezultat anual total de [...] * pentru zborurile deservite de Ryanair.

Tabelul 13

Veniturile preconizate din activitățile desfășurate de compania aeriană Ryanair pe aeroportul AOC ⁽¹⁾ (2003)

(în EUR)

Tarif pe pasager	[...]*
Număr de pasageri pe aeronavă, cu un coeficient de ocupare de 70 % ⁽²⁾	104
Venituri lunare preconizate	[...]*
Cheltuieli lunare pentru investițiile planificate	12 138
Rezultat lunar preconizat	[...]*
Rezultat anual preconizat	[...]*

⁽¹⁾ Scenariu prudent bazat pe un singur zbor zilnic.

⁽²⁾ Germania își bazează previziunile pe ipoteza că aeronavele utilizate de Ryanair în 2003 au avut o capacitate de 148 de pasageri.

⁽⁴²⁾ „Umsatzaufstellung Ryanair” – Tabelul a fost elaborat de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pe baza mai multor ipoteze privind numărul de zboruri zilnice (1-10) și coeficientul de ocupare (70 %-90 %).

- (100) Cheltuielile lunare luate în considerare în tabelul 13 includ costurile cu personalul, serviciile de degivrare a pistei și de îndepărtare a zăpezii. Comisia ia act de faptul că documentul prezentat în cadrul adunării acționarilor din 22 aprilie 2003 arată o valoare totală a investițiilor anuale de 902 155 EUR. Suma nu a fost luată în considerare în previziunile indicate în tabelul 13.
- (101) Germania afirmă că, în conformitate cu lista tarifelor de aeroport în vigoare la momentul respectiv, Ryanair a plătit un tarif de aterizare de [...] pe aeronavă și un tarif pentru serviciile destinate pasagerilor de [...] pe pasager⁽⁴³⁾, tarife care se aplică tuturor companiilor aeriene potențiale și pe care Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH le consideră rezonabile, luând în considerare traficul și veniturile generate de Ryanair pentru aeroportul AOC.
- (102) Germania afirmă că serviciile care urmau să fie furnizate de AOC în temeiul anexei A la acordul din 3 martie 2003 încheiat cu Ryanair nu au fost prestate. Serviciile incluse în anexa B și în apendicele din anexa B „Sistemul de rezervări” la acordul din 3 martie 2003 au fost furnizate fără niciun cost suplimentar pentru Ryanair.

Acordurile de marketing încheiate cu Ryanair

- (103) Germania explică faptul că, astfel cum prevede acordul de servicii aeroportuare din 3 martie 2003, Ryanair a plătit tarife pentru servicii aeroportuare către AOC în conformitate cu lista standard a tarifelor de aeroport, în valoare totală de [...] EUR din 2003 până în 2011. În conformitate cu acordul de marketing din 7 aprilie 2003, AOC a plătit Ryanair o contribuție pentru serviciile de marketing în valoare totală de [...] EUR din 2003 până în 2011. Diferența în ceea ce privește cele două plăți conduce la o plată netă din partea Ryanair către AOC în valoare de [...] EUR în perioada 2003-2011. Întrucât numărul total de pasageri în perioada respectivă a fost de 408 291⁽⁴⁴⁾, Germania concluzionează că Ryanair a plătit un tarif net aeroportului AOC de aproximativ [...] pe pasager în ieșire.

Tabelul 14

Facturi de la și către Ryanair în perioada 2003-2011⁽¹⁾

(în EUR)

An	Facturi primite din partea companiei aeriene Ryanair	Facturi emise de aeroport	Număr de pasageri
2003	[...]*	[...]*	25 750
2004	[...]*	[...]*	37 160
2005	[...]*	[...]*	50 714
2006	[...]*	[...]*	44 580
2007	[...]*	[...]*	60 678
2008	[...]*	[...]*	62 876
2009	[...]*	[...]*	66 367
2010	[...]*	[...]*	55 641
2011	[...]*	[...]*	4 525
Total	[...]*	[...]*	408 291

(1) Informațiile furnizate de Germania.

- (104) Germania declară că, după ce Ryanair a anunțat că va suspenda rutele cu plecare de pe AOC în martie 2011, operatorul aeroportuar nu a plătit nicio altă contribuție de marketing în februarie și martie 2011.

⁽⁴³⁾ Sumele provin din factura lunară transmisă de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH către Ryanair în iunie 2009. Cu toate acestea, în pofida solicitării din partea Comisiei, Germania nu a pus la dispoziție nicio informație cu privire la tarifele lunare pentru serviciile destinate pasagerilor și pentru aeronave care trebuiau plătite de Ryanair în perioada 2003-2011.

⁽⁴⁴⁾ În această privință, Germania furnizează un număr de pasageri care este diferit de numărul de pasageri din rapoartele financiare ale operatorului aeroportuar – a se vedea tabelul 1.

- (105) Germania explică faptul că plățile de marketing în temeiul acordului din 21 septembrie 2010 încheiat între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair au fost efectuate de întreprinderi private după ce au fost de acord cu menținerea operațiunilor companiei aeriene Ryanair pe aeroportul AOC. Un raport al administratorilor întreprinderii din 2011 ⁽⁴⁵⁾ susține că sezonul aviatic de iarnă 2010/2011, care cuprindea o singură rută către Londra, a fost posibil numai datorită sprijinului întreprinderilor regionale.
- (106) Germania susține că Ryanair a furnizat servicii de publicitate pe site-ul său pentru AOC și pentru regiune. Site-ul Ryanair este al doilea cel mai popular site la nivel european după site-ul Google și, prin urmare, nivelul prețurilor este stabilit în mod corespunzător. Un „cuvânt-cheie” (*adword*) pe Google costă între 0,05 EUR și 2,00 EUR pe clic. Conform calculelor Germaniei, un număr de 100 000-150 000 de pasageri anual deservit de Ryanair pe aeroportul AOC la un preț pe cuvânt-cheie de 1 EUR pe clic generează un venit din publicitate de 100 000-150 000 EUR pe an, presupunând că fiecare pasager face numai un singur clic. Întrucât, de regulă, pasagerii nu fac un singur clic, ci mai multe clicuri și pentru că există pasageri care au făcut deja clic fără a face o rezervare, autoritățile germane au ajuns la concluzia că acordul de marketing încheiat între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair se bazează pe un preț rezonabil, care nu oferă niciun avantaj companiei aeriene Ryanair.
- (107) Conform declarațiilor Germaniei, Ryanair a organizat acțiunile de publicitate descrise în tabelul 15.

Tabelul 15

Plăți de marketing efectuate de aeroportul AOC către Ryanair

Perioadă	Sumă	Obiect
2003	50 000-150 000 EUR [...]*	Reclame tipărite publicate în <i>Leipziger Volkszeitung</i>
2004	25 000-125 000 EUR [...]*	Reclame tipărite publicate în <i>Leipziger Volkszeitung</i>
mai 2007 – martie 2008	75 000-175 000 EUR [...]*	Anunțuri publicitare în ziare, corespondență directă și alte acțiuni publicitare
mai 2008 – martie 2009	50 000-150 000 EUR [...]*	Anunțuri publicitare în ziare, corespondență directă și alte acțiuni publicitare
Total (2003 – martie 2009)	225 000-325 000 EUR [...]*	

- (108) Potrivit Germaniei, onorariile de succes nu constituie un avantaj în favoarea companiei aeriene Ryanair, întrucât acestea sunt o plată în condițiile pieței pentru activitățile de marketing desfășurate de Ryanair. Potrivit informațiilor prezentate de Germania, măsurile de marketing au fost încununuate de succes, întrucât numărul de pasageri a crescut de la 25 000 (în 2002) la 140 000 (în 2009), ceea ce a condus la o creștere a veniturilor totale de la 316 000 EUR la 1,12 milioane EUR, în timp ce veniturile provenind din tarifele de aeroport au crescut de la 132 000 EUR la 530 000 EUR și veniturile din serviciile de parcare au crescut de la zero la 263 000 EUR.
- (109) Germania susține că plățile prevăzute în acordurile de servicii de marketing nu constituie ajutor de stat din următoarele motive:
- (a) Germania subliniază că, în pofida celor susținute de Comisie în decizia de inițiere a procedurii ⁽⁴⁶⁾, ministerul de resort nu a avut nicio putere de decizie în încheierea acordurilor, cu excepția cazului în care au fost vizate măsuri de infrastructură. Articolul 43 din LuftVZO ⁽⁴⁷⁾ nu implică necesitatea aprobării din partea ministerului.
- (b) Susținerea acordată aeroportului AOC de camera de comerț locală ⁽⁴⁸⁾ arată doar că piața privată era în favoarea conexiunilor deservite de Ryanair.

⁽⁴⁵⁾ Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9 septembrie 2011.

⁽⁴⁶⁾ A se vedea decizia Comisiei de inițiere a procedurii, considerentele 133-134.

⁽⁴⁷⁾ Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung – Regulamentul german privind acordarea licențelor de transport aerian – A se vedea decizia Comisiei de inițiere a procedurii, considerentul 134.

⁽⁴⁸⁾ A se vedea decizia Comisiei de inițiere a procedurii, considerentul 137.

- (c) Germania susține că plățile de marketing efectuate de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH către Ryanair nu constituie ajutor la înființare în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, ci sunt simple acorduri contractuale comerciale care nu se încadrează în domeniul de aplicare a ajutoarelor de stat.

6. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE PĂRȚILE INTERESATE

6.1. OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE RYANAIR

Imputabilitatea statului

- (110) Ryanair susține că ajutoarele de stat destinate aeroporturilor nu ar trebui să fie imputabile companiei aeriene Ryanair. O prezumție de transfer al ajutorului de stat acordat companiilor aeriene de către aeroporturi ar încălca dreptul UE. Prezumpția este discriminatorie față de aeroporturile publice, iar normele de concurență ar trebui aplicate fără deosebire întreprinderilor publice și private. Ryanair susține că elementele de probă reținute de Comisie pentru a demonstra imputabilitatea statului nu sunt suficiente. Elementele de probă 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 cu Ryanair. Dovezile că ministerele landului Turingia s-au opus, de fapt, acordurilor cu Ryanair ar indica, cel puțin, faptul că este necesară o examinare mai solidă de către Comisie a imputabilității statului în ceea ce privește acordurile încheiate cu Ryanair.
- (111) Ryanair susține că întrebarea nu este dacă statul ar fi trebuit să investească banii în altă parte, ci dacă statul conferă un avantaj pe care compania aeriană nu l-ar fi obținut în caz contrar. Ryanair nu a făcut decât să negocieze anumite condiții cu aeroporturile publice, similare celor pe care a reușit să le obțină de la aeroporturi private comparabile.

Aplicarea principiului investitorului în economia de piață

- (112) Ryanair susține că nu este un beneficiar indirect al ajutorului de stat. Atât timp cât condițiile care reglementează relația comercială dintre Ryanair și un aeroport pot fi justificate în temeiul principiului investitorului în economia de piață, nicio obligație de recuperare nu poate fi extinsă către Ryanair. Ryanair susține că principiul investitorului în economia de piață ar trebui să se aplice în orice caz care implică un presupus ajutor de stat acordat companiei aeriene Ryanair de către aeroporturile aflate în proprietate publică. Într-adevăr, potrivit companiei aeriene, nu există o justificare de natură economică sau juridică pentru excluderea aeroporturilor publice din sfera principiului investitorului în economia de piață, iar Comisia a aplicat principiul investitorului în economia de piață în cazul acordurilor de finanțare a unor infrastructuri publice majore pentru alte moduri de transport, cum ar fi porturile maritime publice. Aeroportul exercită o funcție economică atunci când încheie acorduri. De asemenea, aeroporturile din sectorul public și privat concurează pe piață și acordurile încheiate între companiile aeriene și aeroporturi pot fi profitabile pentru acestea din urmă.
- (113) Ryanair consideră că o evaluare a eficienței nu ar trebui să ia în considerare injecțiile de numerar efectuate pentru investițiile de interes public, ar trebui să țină cont de costurile marginale și nu de costurile irecuperabile și, în cele din urmă, ar trebui să se realizeze prin raportare la un aeroport care, în general, este bine gestionat. Ryanair susține că, în cazul în care un aeroport regional consideră că un acord va contribui la îmbunătățirea eficienței, acesta ar putea fi profitabil, chiar dacă pare să implice prețuri sub nivelul costurilor la momentul semnării. Se poate preconiza că aeroporturile ineficiente și subutilizate vor deveni profitabile numai atunci când acestea realizează economii de scară și externalități de rețea, care pot dura între 25 și 30 de ani. Companiile aeriene low-cost se află în poziția ideală pentru a asigura o creștere semnificativă a veniturilor pentru aeroporturile regionale, de regulă fără a mai fi nevoie de infrastructuri noi sau de alte investiții. În sprijinul acestei afirmații, Ryanair face trimitere la decizia Autorității de aviație civilă din Regatul Unit din 27 mai 2011, prin care se recunoaște dependența mai puțin costisitoare a companiilor aeriene low-cost de serviciile aeroportuare.
- (114) Potrivit Ryanair, costurile irecuperabile nu ar trebui luate în considerare în aplicarea criteriului investitorului privat în economia de piață, în ceea ce privește atât analiza comparativă, cât și analiza costurilor. Ryanair afirmă că un investitor privat care exploatează AOC începând din 1992 ar trebui să considere atât costurile de infrastructură, cât și costurile de exploatare fixe ale aeroportului ca fiind costuri irecuperabile. În mod realist, nu a existat nicio modalitate de a recupera costurile respective, având în vedere atractivitatea comercială scăzută a

aeroportului AOC și puterea de piață foarte limitată. În aceste condiții, acceptarea oricărui scenariu alternativ care oferă perspective mai avantajoase sau, pur și simplu, mai puțin oneroase proprietarului/propietarilor aeroportului decât scenariul bazat pe inacțiune sau pe închiderea aeroportului la un cost potențial semnificativ ar fi compatibilă pe deplin cu principiul investitorului în economia de piață.

- (115) Ryanair subliniază, de asemenea, că respectivele costuri specifice care au legătură cu Ryanair trebuie să fie luate în considerare separat față de costurile suportate de aeroport, dar, în general, pot fi mai reduse decât veniturile provenite din externalitățile de rețea pozitive generate de activitățile desfășurate de Ryanair pe aeroport.

Studiile elaborate de firma de consultanță care acționează pentru Ryanair

- (116) Ryanair susține că acordul privind tarifele încheiat cu AOC îndeplinește cerințele principiului investitorului în economia de piață. În acest scop, Ryanair a furnizat Comisiei două rapoarte elaborate de o firmă de consultanță. Studiile respective compară acordul în cauză cu alte acorduri privind tarifele încheiate între Ryanair și aeroporturi care fie au capital și finanțare majoritar private, fie acționează ca investitori în economia de piață într-o situație care este suficient de asemănătoare cu cea a aeroportului AOC.
- (117) Ryanair explică metoda aplicată în rapoarte pentru a compara aeroporturile după cum urmează: analiza a fost efectuată doar pe baza altor contracte încheiate cu Ryanair, întrucât Ryanair dispune de moduri de operare diferite în comparație cu majoritatea celorlalți transportatori, și anume nu utilizează culoare aeriene de îmbarcare/debarcare, autobuze sau saloane de așteptare, nu efectuează zboruri de transfer, are un timp de escală de 20 de minute și, în general, optează pentru bagajul de mână. De asemenea, numai aeroporturile care sunt exploatate în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață au fost incluse în domeniul de aplicare a studiului. Aeroporturile care ar fi putut primi ajutoare de stat substanțiale au fost excluse. În consecință, aproximativ 15 aeroporturi din rețeaua Ryanair respectă aceste criterii și au fost incluse în domeniul de aplicare a studiului.
- (118) Primul raport consideră că [...] este aeroportul de referință cel mai adecvat. În raport se afirmă că „în mod ideal, aeroportul de referință care este selectat în scopul analizei ar trebui să aibă o dimensiune similară cu cea a aeroportului Altenburg. Deși nu a fost posibil să se găsească un aeroport de referință care este foarte similar cu aeroportul Altenburg în ceea ce privește toate dimensiunile relevante, aeroportul [...] este suficient de asemănător în scopul analizei prezentate”. Al doilea raport a extins termenul de referință stabilit la aeroporturile [...] și a comparat tarifele aeroporturilor respective între 2003/2004 și 2010/2011 pe pasager și pe escală.
- (119) Rapoartele concluzionează că, în medie, nivelul global al tarifelor plătite de Ryanair aeroportului AOC este mai ridicat decât nivelul comparabil al tarifelor plătite de compania aeriană în perioada care face obiectul anchetei pe aeroporturile de referință sau în concordanță cu acest nivel. Acest lucru sugerează că tarifele plătite de Ryanair aeroportului AOC în temeiul diferitelor acorduri sunt compatibile cu un nivel al tarifelor care ar fi fost oferit companiei aeriene Ryanair de un investitor în economia de piață care deține un aeroport, în condiții similare.
- (120) Ryanair susține că tarifele de aeroport ar trebui să fie avute în vedere la niveluri care corespund costurilor marginale, mai degrabă decât la nivelul costurilor variabile medii sau al costurilor totale medii.
- (121) Ryanair subliniază că acordurile încheiate de AOC cu Ryanair și AMS ar trebui să fie evaluate separat și că cele două întreprinderi nu pot fi considerate ca fiind un singur beneficiar al presupusului ajutor de stat. Acordurile au fost separate, negociate în mod independent, vizează servicii diferite și nu au făcut obiectul niciunei legături care ar justifica considerarea acestora ca o singură sursă de presupus ajutor de stat. Încheierea unui acord de marketing cu AMS nu a reprezentat o condiție pentru deservirea rutelor spre și de la un aeroport de către Ryanair. Pe baza percepției acestora cu privire la propriile nevoi de marketing, multe dintre aeroporturile deservite de Ryanair nu încheie acorduri cu AMS. Ryanair subliniază faptul că achiziționarea de servicii de marketing la valoarea pieței ar trebui să fie examinată separat de un acord contractual conex între un aeroport și o companie aeriană.

- (122) Ryanair explică, de asemenea, că nu există niciun element de probă care să sugereze că o companie aeriană, care se angajează să asigure un număr similar de pasageri și/sau de rotații ale aeronavelor, nu ar fi beneficiat de „tarife reduse” similare. De asemenea, Comisia nu examinează dacă o companie aeriană care oferă angajamente similare ar fi obținut un nivel similar al tarifelor de la un aeroport privat comparabil.
- (123) În ceea ce privește valoarea serviciilor de marketing, Ryanair susține că spațiul de promovare pe site-ul Ryanair este o resursă limitată și cererea pentru astfel de spațiu este ridicată, inclusiv din partea altor întreprinderi decât aeroporturile. În prezent, site-ul înregistrează aproximativ 4,5 miliarde de pagini vizualizate. Chiar și companiile aeriene istorice sunt conștiente în prezent de valoarea propriilor site-uri în scopuri de marketing și publicitate. În același timp, multe aeroporturi iau decizia, rațională din punct de vedere comercial, de a construi o marcă prin promovarea pe site-ul *ryanair.com* sau pe site-urile altor companii aeriene. Sporirea recunoașterii mărcii poate aduce avantaje aeroporturilor în mai multe modalități complementare și care se consolidează reciproc. Aeroportul AOC 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 a crește la maximum numărul de pasageri pentru zborurile de întoarcere.
- (124) Ryanair prezintă o analiză elaborată de societatea de consultanță, în care se compară prețurile percepute de AMS pentru serviciile de marketing online cu prețurile percepute pentru servicii similare de alte site-uri de călătorii. Analiza compară prețurile practicate de AMS în prima ofertă de publicitate din 2005 cu servicii comparabile furnizate de site-urile de călătorii la momentul respectiv și, de asemenea, compară prețurile din oferta de publicitate (*rate card*) actuală (2013) a întreprinderii AMS cu prețurile unor servicii comparabile vândute de alte site-uri de călătorii. Concluzia analizei este că, în ambele perioade, prețurile percepute de AMS pentru amplasarea de reclame pe site-ul *ryanair.com* au fost fie mai mici decât media, fie în limita valorii medii a prețurilor din oferta de publicitate practicate de site-urile web care au făcut obiectul comparației. În opinia Ryanair, concluzia confirmă că acordurile încheiate de aeroporturile publice cu AMS respectă testul operatorului economic privat în economia de piață.
- (125) Ryanair prezintă, de asemenea, elemente de probă privind serviciile furnizate aeroportului prin mai multe capturi de ecran care arată că serviciile furnizate în temeiul contractelor cu AMS au fost monitorizate. În general, capturile de ecran au fost transmise aeroportului la încheierea unui acord cu AMS, pentru a demonstra activarea serviciilor achiziționate pe site-ul *ryanair.com*. Ryanair subliniază valoarea serviciilor furnizate de AMS pentru aeroporturi și este de opinie că avantajele obținute de aeroporturi în urma încheierii de tranzacții cu AMS ar trebui să fie cuantificate în mod serios.
- (126) Fără a aduce atingere poziției sale potrivit căreia acordul cu AMS și acordul de servicii aeriene (*air services agreement* – ASA) ar trebui să fie examinate separat, Ryanair oferă o analiză de rentabilitate în temeiul principiului operatorului economic privat în economia de piață efectuată de o societate de consultanță, care cuprinde atât acordul de servicii aeriene încheiat între Ryanair și aeroport, cât și acordurile de marketing încheiate între AMS și aeroport. În opinia Ryanair, analiza ar trebui să sprijine Comisia în abordarea sa cu privire la examinarea împreună a ASA și a acordurilor încheiate cu AMS, analizând modul în care acordul cu AMS ar putea fi inclus într-o analiză de rentabilitate comună AMS-ASA.
- (127) Societatea de consultanță concluzionează că abordarea bazată pe fluxul de numerar reprezintă o metodă adecvată pentru a încorpora valoarea întreprinderii AMS în cadrul unei evaluări comune a rentabilității AMS-ASA. Abordarea reflectă profiturile marginale agregate care se acumulează pentru aeroport ca urmare a încheierii ASA, precum și avantajele care decurg din publicitatea realizată prin intermediul acordului cu AMS. În cadrul acestei abordări, cheltuielile suportate de aeroport pentru plățile către AMS ar putea fi considerate drept cheltuieli de exploatare marginale în cadrul analizei rentabilității fluxului de numerar actualizat. Abordarea ia în considerare, de asemenea, avantajele ambelor activități de marketing care decurg din acordurile cu AMS și din ASA, pe durata acordului și dincolo de termenul prevăzut pentru expirarea ASA, întrucât activitățile de marketing contribuie la sporirea valorii de marcă și sunt de natură să genereze activități și profituri în viitor.
- (128) Reluând o concluzie exprimată în studiu, Ryanair subliniază că, în măsura în care Comisia continuă să examineze ASA și acordurile cu AMS împreună, ar trebui să se aplice principiile stabilite de societatea de consultanță pentru cazul în discuție, cu scopul de a aplica în mod corespunzător analiza de rentabilitate în temeiul principiului operatorului economic privat în economia de piață în cadrul investigării ASA și a acordurilor cu AMS.

- (129) De asemenea, Ryanair a prezentat o serie de note elaborate de societatea de consultanță, precum și o analiză elaborată de profesorul Damien P. McLoughlin.

Identificarea unei valori de referință pe piață în cadrul analizei de referință pentru testele MEO ⁽⁴⁹⁾ ⁽⁵⁰⁾

- (130) Societatea de consultanță consideră că abordarea Comisiei de a accepta numai aeroporturi de referință din aceeași zonă deservită ca aeroportul care face obiectul anchetei este eronată. Societatea de consultanță susține 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 a pieței pentru testele operatorului economic privat în economia de piață, întrucât:
- (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 să existe 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.

Principiile care stau la baza analizei de rentabilitate pentru testele operatorului economic privat în economia de piață ⁽⁵¹⁾

- (131) Societatea de consultanță a susținut că analiza de rentabilitate pe care a efectuat-o în rapoarte și a prezentat-o Comisiei urmează principiile care ar fi adoptate de un investitor rațional din sectorul privat și reflectă abordarea care rezultă din deciziile anterioare ale Comisiei. Principiile care stau la baza analizei de rentabilitate 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 o metodă adecvată de stabilire a prețurilor;
 - (d) trebuie să fie luate în considerare numai veniturile asociate cu activitatea economică de exploatare a aeroportului;
 - (e) trebuie să fie luată în considerare întreaga durată a acordului, inclusiv eventualele prelungiri;
 - (f) trebuie actualizate fluxurile financiare viitoare pentru a evalua rentabilitatea acordurilor;
 - (g) rentabilitatea marginală a acordurilor încheiate cu 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 (VAN).

⁽⁴⁹⁾ Principiul operatorului economic privat în economia de piață.

⁽⁵⁰⁾ Cazuri de ajutor de stat acordat companiei aeriene Ryanair, analiză elaborată de societatea de consultanță pentru Ryanair, 9 aprilie 2013.

⁽⁵¹⁾ A se vedea nota de subsol 50

Analiza profesorului Damien P. McLoughlin ⁽⁵²⁾ – Construirea mărcii: de ce și cum ar trebui să investească mărcile mici în marketing

- (132) 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. Conform analizei, există un număr mare de aeroporturi foarte puternice, bine cunoscute și utilizate în mod frecvent. 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.

Observații privind plățile către AMS

- (133) Ryanair nu este de acord cu evaluarea Comisiei conform căreia plățile către AMS reprezintă un cost pentru aeroport, întrucât abordarea nu ține cont de valoarea serviciilor furnizate de AMS pentru aeroport. De asemenea, Ryanair consideră că achiziționarea unor servicii de marketing importante la prețul pieței ar trebui să fie analizată separat de un acord contractual conex între aeroport și compania aeriană în vederea efectuării unei analize privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață. Pentru a veni în sprijinul analizei, Ryanair prezintă un studiu realizat de societatea de consultanță care confirmă prețurile de referință practicate de AMS cu prețurile serviciilor comparabile oferite de alte site-uri de călătorii ⁽⁵³⁾. Studiul concluzionează că prețurile practicate de AMS au fost fie mai mici decât media, fie s-au încadrat în intervalul mediu al prețurilor practicate de site-urile de referință. Pe baza celor de mai sus, Ryanair concluzionează că prețurile practicate de AMS sunt în conformitate cu prețurile pieței și decizia luată de un aeroport public de a achiziționa servicii de la AMS este în conformitate cu testul operatorului economic privat în economia de piață. Ryanair oferă elemente de probă suplimentare privind serviciile furnizate pentru aeroporturi în temeiul contractelor încheiate cu AMS, pentru a arăta valoarea serviciilor respective pentru aeroporturi.
- (134) Ryanair solicită Comisiei să își reevalueze abordarea în ceea ce privește acordurile încheiate cu AMS până în prezent. Ryanair consideră că acordurile încheiate cu AMS ar trebui să fie analizate separat de acordurile de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair și să facă obiectul unui test separat al operatorului economic privat în economia de piață. În cazul în care Comisia insistă asupra includerii acordurilor încheiate cu AMS și a acordurilor de servicii aeroportuare încheiate cu Ryanair în cadrul unui test comun al operatorului economic privat în economia de piață, valoarea serviciilor furnizate aeroportului de întreprinderea AMS nu ar trebui să fie neglijată.
- (135) Raportul realizat de societatea de consultanță din 20 decembrie 2013 privind prețurile practicate de AMS face trimitere la concluziile rapoartelor prezentate anterior, subliniind importanța publicității pentru mărcile mai puțin cunoscute, ceea ce confirmă faptul că Ryanair este o marcă paneuropeană puternică, în măsură să atragă o primă pentru serviciile de publicitate pe care le oferă. Prețurile practicate de AMS sunt comparate cu un eșantion simultan al prețurilor de publicitate pe site, în ceea ce privește anunțurile publicitare de mărime egală pentru perioada 2004-2005, și anume atunci când oferta de publicitate a întreprinderii AMS a fost introdusă pentru prima dată, precum și pentru anul 2013. Site-ul *ryanair.com* depășește o valoare de două ori mai mare a vizitatorilor lunari față de cel mai popular site de turism și vizitatorii site-ului sunt mai susceptibili de a intra în alte tranzacții de comerț electronic. Aceste caracteristici unice, combinate cu un grad ridicat de sensibilizare în ceea ce privește marca, au permis companiei aeriene să perceapă o primă.
- (136) Compararea s-a făcut între anunțuri publicitare de dimensiuni egale alese pe baza datelor disponibile și introduse pe pagina principală a fiecărui site. Au fost comparate numai prețurile din oferta de publicitate, din cauza lipsei de transparență cu privire la ofertele speciale și reducerile discreționare, care sunt totuși o practică comercială standard. Prețul din oferta de publicitate este exprimat ca prețul pe o mie de afișări (*price per thousand impressions*), și anume prețul care trebuie plătit pentru fiecare o mie de vizualizări ale anunțului publicitar de către vizitatorii site-ului. Prețurile pentru anunțurile publicitare pe internet variază în funcție de dimensiune, care este măsurată în pixeli, și de amplasarea pe pagina web. Principalul serviciu de publicitate oferit pe pagina de start a site-ului *ryanair.com* din 2004 până în 2005 a fost un banner de 468 × 60 de pixeli. De regulă, bannerele sunt amplasate în centrul secțiunii superioare a unei pagini web. Pentru perioada 2004-2005, prețul din oferta de publicitate a întreprinderii AMS în anul 2005 pentru serviciile publicitare sub formă de bannere a fost comparat cu prețul practicat de 54 de site-uri de turism europene.

⁽⁵²⁾ Analiză elaborată pentru Ryanair, 10 aprilie 2013.

⁽⁵³⁾ Analiza „Sunt prețurile stabilite de AMS în conformitate cu nivelul pieței?” elaborată pentru Ryanair, 20 decembrie 2013.

- (137) Pentru anul 2013, au fost luate în considerare alte două tipuri de publicitate: bannere de tip skyscraper, de 120 × 600 de pixeli, și chenare amplasate la mijlocul paginii, de 300 × 250 de pixeli. Bannerele publicitare de tip skyscraper sunt înalte și amplasate de-a lungul părții laterale a unei pagini web, în timp ce chenarele de la mijlocul paginii sunt amplasate, de regulă, în interiorul conținutului editorial, ceea ce le conferă un nivel ridicat de vizibilitate. Prețurile din oferta de publicitate a întreprinderii AMS pentru bannerele publicitare de tip skyscraper și pentru chenarele amplasate la mijlocul paginii sunt comparate cu prețurile practicate de 22 de site-uri de turism și de 135 de alte site-uri. Pentru ambele perioade și de la un sector la altul, prețurile AMS se dovedesc a fi mai mici sau în intervalul prețurilor practicate de site-urile de referință.

Modul în care ar trebui să fie tratate acordurile încheiate cu întreprinderea AMS în cadrul analizei profitabilității ca parte a testului operatorului economic privat în economia de piață

- (138) Ryanair a prezentat un raport întocmit de societatea de consultanță privind principiile care, în opinia sa, ar trebui să se aplice unui test al rentabilității bazat pe principiul operatorului economic privat în economia de piață, care să înglobeze atât acordurile de servicii aeriene încheiate între Ryanair și aeroporturi, cât și acordurile de marketing încheiate între AMS și aceleași aeroporturi ⁽⁵⁴⁾. Ryanair subliniază că acest lucru nu aduce atingere poziției sale conform căreia acordurile încheiate cu AMS și acordurile de servicii aeriene ar trebui să facă obiectul unor teste separate ale operatorului economic privat în economia de piață.
- (139) În raport se susține că veniturile asociate cu întreprinderea AMS ar trebui să fie incluse în partea de venituri într-o analiză de rentabilitate comună, în care cheltuielile asociate cu întreprinderea AMS sunt incluse în partea de costuri. Raportul propune o metodă bazată pe fluxul de numerar, în care cheltuielile asociate cu întreprinderea AMS sunt tratate drept cheltuieli de exploatare marginale. Raportul arată că activitățile de marketing contribuie la crearea și consolidarea valorii de marcă, ceea ce, la rândul său, poate să genereze activități și profituri pe durata acordului de marketing și ulterior acestuia. Un acord cu Ryanair ar atrage alte companii aeriene pe aeroport. La rândul său, măsura ar atrage operatori comerciali și ar crește veniturile aeroportului provenite din activități nonaeronautice ⁽⁵⁵⁾. În măsura în care Comisia realizează o analiză de rentabilitate comună, avantajele ar trebui să fie luate în considerare prin tratarea cheltuielilor asociate întreprinderii AMS drept cheltuieli de exploatare marginale, profiturile marginale fiind calculate fără plățile efectuate către AMS.
- (140) De asemenea, o valoare finală ar trebui să fie inclusă în profiturile marginale estimate la sfârșitul acordului de servicii aeriene, în vederea înregistrării de plusvaloare dincolo de data expirării acordului. Valoarea finală poate fi ajustată în funcție de ipoteza prudentă bazată pe probabilitatea reînnoirii acordului cu Ryanair sau a convenirii unor clauze similare cu alte companii aeriene. Acest lucru va permite o estimare a limitei inferioare a avantajelor obținute în comun ca urmare a acordurilor încheiate cu AMS și a acordurilor de servicii aeriene, luând în considerare incertitudinea profiturilor marginale după expirarea acordului de servicii aeriene.
- (141) În susținerea acestei abordări, raportul prezintă o sinteză a rezultatelor studiilor privind efectul serviciilor de publicitate asupra valorii unei mărci. Studiile recunosc faptul că publicitatea poate să consolideze valoarea mărcii și să îmbunătățească fidelitatea clienților. În special, publicitatea pe site-ul *ryanair.com* sporește expunerea mărcii pentru un aeroport. Mai exact, aeroporturile regionale mai mici care intenționează să își mărească baza de trafic își pot construi valoarea de marcă prin încheierea unor acorduri de publicitate cu AMS ⁽⁵⁶⁾.
- (142) Raportul sugerează că abordarea bazată de fluxul de numerar este de preferat unei abordări bazată pe capitalizare, în cadrul căreia cheltuielile asociate întreprinderii AMS ar fi tratate drept cheltuieli de capital atribuite unei imobilizări necorporale (și anume, valoarea mărcii aeroportului). Cheltuielile de marketing ar fi capitalizate ca o imobilizare necorporală și ulterior amortizate pe parcursul duratei de viață utile a imobilizării, cu o valoare reziduală la termenul planificat de expirare a acordului de servicii aeriene. Cu toate acestea, abordarea nu ar lua în considerare avantajele suplimentare pentru aeroport care rezultă din încheierea acordului de servicii aeriene cu Ryanair. De asemenea, estimarea valorii imobilizării necorporale este dificilă din cauza cheltuielilor de marcă și a duratei de viață utile a imobilizării.

⁽⁵⁴⁾ Analiza „Cum ar trebui să fie tratate contractele încheiate cu întreprinderea AMS în cadrul analizei de profitabilitate ca parte a testului operatorului economic privat în economia de piață?” elaborată pentru Ryanair, 17 ianuarie 2014.

⁽⁵⁵⁾ Conform unui raport elaborat de York Aviation (2007) „Beneficii sociale ale companiilor aeriene low-cost în Europa”, Ryanair a sporit atractivitatea aeroportului Eindhoven ca bază pentru alți transportatori aerieni low-cost.

⁽⁵⁶⁾ Se face o trimitere specială la un raport elaborat de profesorul McLoughlin (2013), care a fost prezentat de Ryanair la 13 aprilie 2013, intitulat „Construirea mărcii: de ce și cum ar trebui să investească mărcile mici în marketing”.

- (143) În cele din urmă, abordarea bazată pe fluxurile de numerar este considerată a fi conformă cu deciziile precedente ale Comisiei în cazuri din domeniul ajutoarelor de stat sau din alte domenii. În acest sens, este citat cazul BayernLB⁽⁵⁷⁾, în care Comisia a indicat că va utiliza modelul de evaluare a actualizării dividendelor pentru a estima fluxurile de numerar și pentru a atribui ulterior o valoare finală pe baza creșterii preconizate a dividendelor, astfel cum s-a procedat cu micșorarea marjei în cazul întreprinderii Telefónica⁽⁵⁸⁾, în care Comisia a inclus o valoare finală în analiza fluxurilor de numerar actualizate.

6.2. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (144) Airport Marketing Services a declarat că este o filială a companiei aeriene Ryanair, cu scop comercial real, creată pentru a desfășura o activitate care nu se încadrează în obiectul principal de activitate al Ryanair. AMS este utilizată de Ryanair în calitate de intermediar pentru a vinde spații publicitare pe site-ul propriu. În principiu, acordurile de marketing între AMS și aeroporturi sunt negociate și încheiate în mod separat de acordurile companiei aeriene Ryanair cu aceleași aeroporturi.
- (145) AMS afirmă că nu a beneficiat de ajutor de stat și că aeroportul a acționat în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață față de AMS. AMS susține că principiul investitorului în economia de piață este respectat, întrucât prețurile la care este asigurat spațiul publicitar de AMS și cantitățile în care este achiziționat acesta nu sunt diferite pentru clienții de publicitate din sectorul public și cel privat. Atât organismele publice, cât și cele private concurează pentru a accesa spațiul publicitar limitat pe site-ul *ryanair.com*.
- (146) AMS prevede că acordurile de marketing au fost negociate cu valoare comercială la prețul pieței, pe baza unui raționament de afaceri. Multe dintre aeroporturile regionale și nodurile portuare aleg să își facă publicitate pe site-ul Ryanair sau pe alte site-uri, pentru a-și spori recunoașterea mărcii. Sporirea recunoașterii mărcii poate aduce avantaje aeroporturilor în mai multe modalități. De exemplu, aceasta poate atrage pasageri în intrare de la compania aeriană pe site-ul căreia aeroportul cumpără spațiu publicitar. Pasagerii în intrare generează venituri din activități nonaeronautice, întrucât pasagerii străini sunt mult mai susceptibili de a cheltui bani pe un aeroport pentru suveniruri, produse locale, închirierea de autovehicule, restaurante etc., venituri care reprezintă aproape jumătate din veniturile aeroporturilor provenite din activități nonaeronautice.
- (147) Această situație este valabilă în special pentru AOC, care nu oferea servicii regulate de trafic de călători atunci când Ryanair a început să deservescă ruta Altenburg-Londra. Activitățile susceptibile să genereze venituri din activități nonaeronautice nu fuseseră introduse până la momentul respectiv. Prin urmare, activitățile de marketing au fost deosebit de importante pentru a crește la maximum proporția de pasageri în intrare din numărul total de pasageri angajați de Ryanair și pentru a încuraja introducerea pe aeroport a unor activități comerciale din afara domeniului aviatic.
- (148) Site-ul Ryanair are caracteristici deosebit de valoroase, în special pentru marketing: acesta este unul dintre cele mai populare site-uri de călătorii din întreaga lume; marca Ryanair și adresa site-ului sunt bine cunoscute; conținutul site-ului este interesant, având o rată de abandon (*bounce rate*) de numai [...]%; durata medie a fiecărei vizite pe site este foarte mare și vizează în mod specific pasageri potențiali pentru aeroportul în cauză. Caracteristicile site-ului se reflectă în tarifele de marketing percepute aeroportului AOC.
- (149) AMS susține că tarifele de marketing pe care le practică au fost stabilite la prețul pieței. AMS nu face diferențe între clienții reprezentați de aeroporturi și ceilalți clienți. Prețurile practicate de AMS se bazează pe criterii obiective și sunt indicate în mod transparent pe site⁽⁵⁹⁾. Prețurile percepute de AMS aeroportului AOC au fost în concordanță cu oferta sa de publicitate. Cu titlu de comparație, un anunț publicitar de o pagină în ziarul *The Daily Telegraph* ar costa aproximativ 2 385 000 EUR pentru 45 de zile (46 000 de lire sterline pe zi). De asemenea, anunțurile publicitare amplasate de AMS pe site-ul Ryanair sunt „fixe”, iar cele publicate pe numeroase alte site-uri tind să se „rotească”.

⁽⁵⁷⁾ Comisia Europeană (2005) NN72/05 Majorare de capital BayernLB, Germania, punctele 27-29.

⁽⁵⁸⁾ Decizia Comisiei din 4 iulie 2007 privind o procedură de aplicare a articolului 82 din Tratatul CE (cazul COMP/38.784 – *Wanadoo España/Telefónica*), punctele 360 și 363.

⁽⁵⁹⁾ www.airportmarketingservices.com

- (150) Serviciile furnizate pe o perioadă de doi ani în conformitate cu acordul de marketing încheiat cu AMS în 2008 au permis aeroportului să plătească serviciile de publicitate pe baza traficului de internet din 2007. În mod similar, acordul de marketing din 2010 s-a bazat pe ipoteze privind traficul de internet din 2009. Datele istorice disponibile arată că numărul de vizitatori ai site-ului Ryanair a crescut în mod semnificativ în ultimii ani.
- (151) AMS concluzionează că nu a beneficiat de ajutor de stat și că Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a acționat în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață față de AMS.

6.3. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE LUFTHANSA

- (152) Lufthansa constată că rapoartele anuale din 2010 și 2011 ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH indică pierderi anuale în valoare de 567 000 EUR și, respectiv, 437 000 EUR, ceea ce demonstrează că întreprinderea nu este profitabilă, în pofida sprijinului public. Potrivit companiei aeriene Lufthansa, contribuțiile anuale ale acționarilor sunt realizate în două forme diferite:
- (a) Planul bugetar al landului Landkreis Altenburger din 2014 precizează că Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a primit contribuții anuale suplimentare în valoare de 228 000 EUR în temeiul articolului 24 din actul constitutiv.
- (b) Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a primit, de asemenea, contribuții nerambursabile în valoare de 2 406 000 EUR între 2009 și 2011. Conform rapoartelor anuale, contribuțiile respective au rolul de a proteja solvabilitatea întreprinderii. De asemenea, astfel de contribuții sunt prevăzute pentru anul 2014, în conformitate cu planul bugetar al landului Landkreis Altenburger (350 000 EUR pentru 2014). Cu toate acestea, aporturile de capital ale acționarilor s-au ridicat la 409 000 EUR pentru anul 2014 și la 174 000 EUR pentru anul 2013.
- (153) În ceea ce privește anchetele în curs, Lufthansa constată că infrastructura a fost construită în mod evident exclusiv pentru Ryanair, astfel cum s-a convenit în acordul cu Ryanair. Lufthansa susține că un investitor privat ar fi acționat în acest mod numai în cazul în care Ryanair s-ar fi angajat în schimb să deservească aeroportul pentru un anumit număr de ani.
- (154) Lufthansa afirmă, de asemenea, că s-a acordat ajutor public de salvare întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH între 2003 și 2011, întrucât tarifele de aeroport nu au fost suficiente pentru a acoperi costurile de exploatare. Lufthansa definește AOC drept o „întreprindere aflată în dificultate” în conformitate cu liniile directoare comunitare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate⁽⁶⁰⁾, care nu au fost respectate, întrucât ajutorul nu a fost notificat. Prin urmare, ajutorul este incompatibil cu piața internă.
- (155) În ceea ce privește tarifele de aeroport și sprijinul pentru marketing, Lufthansa subliniază că Ryanair a beneficiat de un ajutor substanțial sub forma unor tarife avantajoase și prin acordarea unui sprijin pentru marketing. Lufthansa susține că avantajele acordate sunt incompatibile cu piața internă deoarece criteriile de compatibilitate prevăzute în orientările din 2005 nu au putut fi aplicate, întrucât acestea nu se aplică în cazurile în care se acordă ajutor de exploatare permanent și continuu. De asemenea, nu pot fi aplicate nici orientările din 2014, întrucât acestea vizează numai ajutorul la înființare pentru companiile aeriene care a fost notificat sau acordat după intrarea în vigoare a orientărilor. Chiar dacă orientările din 2014 ar putea fi aplicate, criteriile de compatibilitate a ajutorului la înființare pentru companiile aeriene nu ar fi îndeplinite.

6.4. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN FLUGGESELLSCHAFTEN

- (156) În ceea ce privește aplicarea orientărilor din 2014, Bundesverband der deutschen Fluggesellschaften (denumită în continuare „BDF”) nu este de acord cu aplicarea orientărilor din 2014 ajutoarelor de exploatare nenotifyate acordate înainte de publicarea orientărilor, întrucât o astfel de aplicare ar fi contrară obiectivului de a împiedica denaturarea concurenței și de a crea condiții de concurență echitabile în cadrul pieței interne. Potrivit BDF, o astfel de aplicare ar reprezenta un avantaj pentru întreprinderile care au acționat în conformitate cu orientările aflate în vigoare înainte de 4 aprilie 2014. În opinia BDF, noile orientări ar legaliza retroactiv un comportament ilegal. Prin urmare, ajutorul la înființare acordat companiei aeriene Ryanair și ajutorul pentru investiții acordat întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ar trebui să fie evaluate ca ajutoare nenotifyate, în conformitate cu legislația în vigoare la momentul respectiv.

⁽⁶⁰⁾ JO C 249, 31.7.2014, p. 1.

7. COMENTARIILE GERMANIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

7.1. COMENTARIILE GERMANIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE RYANAIR

- (157) În ceea ce privește raportul elaborat de societatea de consultanță, Germania subliniază că acesta sugerează că Germanwings este posibil să fi deservit aeroportul AOC. Cu toate acestea, Germania certifică faptul că Germanwings nu a deservit niciodată aeroportul.
- (158) În ceea ce privește observațiile prezentate de Ryanair, Germania afirmă că autoritățile din landul Turingia nu au fost implicate în negocierile dintre aeroport și Ryanair/AMS pentru încheierea acordurilor.
- (159) În ceea ce privește acordurile de marketing încheiate între Ryanair și AOC, Germania susține pe deplin poziția companiei aeriene Ryanair potrivit căreia acordurile de marketing respectă principiul investitorului în economia de piață și, prin urmare, nu implică ajutor de stat. În special, Germania este de acord cu concluzia ultimului raport elaborat de societatea de consultanță și prezentat de Ryanair la 20 decembrie 2013 și afirmă că plățile efectuate către AMS/Ryanair au fost adecvate pentru serviciul furnizat, în contextul unui acord de servicii normal având ca obiect o activitate comercială.

7.2. COMENTARIILE GERMANIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE LUFTHANSA

- (160) Germania susține că observațiile prezentate de Lufthansa nu adaugă nicio informație nouă la investigațiile în curs și Comisia dispune deja de toate informațiile relevante în speță.
- (161) Germania respinge o serie de declarații prezentate de Lufthansa care, în opinia Germaniei, sunt eronate:
- (a) Potrivit Germaniei, aeroportul AOC nu a fost construit și exploatat exclusiv pentru Ryanair. În acest sens, Germania face trimitere la observațiile sale și la planul de investiții pe termen lung pentru Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
 - (b) De asemenea, Germania subliniază că infrastructura este deschisă pentru oricine dorește să o utilizeze, în mod nediscriminatoriu. Începând din 2001, Air Berlin și Air Omega au utilizat, de asemenea, aeroportul în mod regulat.
 - (c) Rezultatele întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH au fost îmbunătățite prin intermediul acordurilor cu Ryanair. Prin urmare, un investitor privat ar fi încheiat, de asemenea, acordurile respective.
 - (d) Astfel de decizii sunt obișnuite pentru întreprinderi precum Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. De exemplu, în 2008 și 2009, s-a verificat, de asemenea, dacă o întreprindere de formare a piloților ar putea începe să utilizeze aeroportul AOC, dar acordul nu a fost încheiat deoarece cerințele în materie de infrastructură ale întreprinderii respective nu au putut fi îndeplinite la acel moment. Un alt exemplu este decizia luată în decembrie 2010 de a nu încheia noi acorduri cu Ryanair.
 - (e) Pe baza studiului elaborat de KE-Consult, modelul de afaceri al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a fost schimbat, prin introducerea operațiunilor de aviație generală. Acest lucru a redus valoarea contribuțiilor publice necesare.
- (162) De asemenea, Germania afirmă că, întrucât consiliul de supraveghere al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a decis, în decembrie 2013, să includă un investitor privat, contribuțiile publice pot fi reduse în continuare. De asemenea, având în vedere noua orientare a aeroportului, care nu va mai fi deservit de zboruri regulate sau charter, în curând AOC nu se va mai încadra în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat.
- (163) Germania susține că, în conformitate cu orientările din 2005, aeroportul AOC se încadrează la categoria D, cu un număr maxim de 150 000 de pasageri pe an. Prin urmare, aeroportul este prea mic să concureze cu alte aeroporturi, cu atât mai puțin să denatureze concurența. În consecință, nu există niciun efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre. Germania respinge afirmațiile Lufthansa în ceea ce privește presupusul ajutor acordat companiei aeriene Ryanair. Germania respinge, de asemenea, afirmația că ajutorul a fost acordat companiei aeriene Ryanair prin intermediul tarifelor de aeroport și al sprijinului pentru marketing și face trimitere la observațiile sale anterioare în acest sens.
- (164) În cele din urmă, Germania face trimitere la un comunicat de presă al Comisiei Europene din 19 ianuarie 2005 ⁽⁶¹⁾, care confirmă faptul că o schemă de ajutor pentru construirea și dezvoltarea de aeroporturi regionale în regiunile nedezvoltate din punct de vedere structural și economic este compatibilă cu piața internă.

⁽⁶¹⁾ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-58_de.htm?locale=FR

8. EVALUARE

8.1. EXISTENȚA AJUTORULUI

- (165) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, „(...) sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de statele membre 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”.
- (166) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. În consecință, pentru a stabili dacă măsurile în cauză constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite toate condițiile următoare. Mai exact, 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.

Noțiunea de întreprindere și de activitate economică

- (167) Conform jurisprudenței constante, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Noțiunea de întreprindere desemnează orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul de finanțare ⁽⁶²⁾. Orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o piață dată este considerată o activitate economică ⁽⁶³⁾.
- (168) În hotărârea în cauza Aeroportul Leipzig-Halle, Curtea de Justiție a confirmat că exploatarea unui aeroport în scopuri comerciale și construirea infrastructurii aeroportuare constituie o activitate economică ⁽⁶⁴⁾. Odată ce un operator aeroportuar desfășoară activități economice care constau 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 TFUE 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 ⁽⁶⁵⁾.
- (169) În ceea ce privește momentul în timp în care construirea și exploatarea unui aeroport devin o activitate economică, Comisia reamintește că dezvoltarea progresivă a forțelor pieței în sectorul aeroportuar nu permite stabilirea unei date exacte. Cu toate acestea, instanțele europene au recunoscut evoluția caracterului activităților aeroportuare. În hotărârea pronunțată în cauza Aeroportul Leipzig/Halle, Tribunalul a considerat 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), exploatarea și construcția infrastructurii aeroportuare trebuie considerate drept o activitate economică.
- (170) Conform evaluărilor din considerentele 168 și 169, exploatarea unui aeroport constituie 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 aeroportuari, care pot concura între ei pentru a li se încredința administrarea unui anumit aeroport. Mai mult, 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.

⁽⁶²⁾ 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.

⁽⁶³⁾ Cauza 118/85 Comisia/Italia, Rec., 1987, p. 2599, cauza 35/96 Comisia/Italia, Rec., 1998, p. I3851.

⁽⁶⁴⁾ Hotărârea Leipzig/Halle, în special punctele 93-94, confirmată de cauza C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen și Flughafen Leipzig-Halle/Comisia, 2012, nepublicată încă în Repertoriu; 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.

⁽⁶⁵⁾ Cauzele C-159/91 și C-160/91, Poucet/AGV și Pistre/Cancave, Rec., 1993, p. I-637.

- (171) Comisia ia act de faptul că infrastructura aeroportuară care face obiectul prezentei decizii urmează să fie exploatată în scop comercial de către operatorul aeroportuar, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Întrucât operatorul aeroportuar va percepe taxe de la utilizatori pentru utilizarea infrastructurii, aceasta din urmă este utilizabilă în scop comercial. Rezultă că entitatea care utilizează infrastructura respectivă constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Sfera sectoarelor de competență publică

- (172) Cu toate acestea, nu toate activitățile unui operator aeroportuar sunt în mod necesar de natură economică ⁽⁶⁶⁾. Curtea de Justiție ⁽⁶⁷⁾ a susținut 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 includ, 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 ⁽⁶⁸⁾.
- (173) Prin urmare, finanțarea activităților care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică sau a infrastructurii legate direct de aceste activități nu constituie, în general, ajutor de stat ⁽⁶⁹⁾. Într-un aeroport, activități precum controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale, pompierii 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 a fi, în general, de natură neeconomică ⁽⁷⁰⁾.
- (174) 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 ⁽⁷¹⁾. Prin urmare, în cazul în care într-un anumit sistem juridic este normal ca operatorii aeroportuari sau companiile aeriene să suporte costurile anumitor servicii, în timp ce anumite companii aeriene sau operatori aeroportuari care furnizează aceleași servicii în numele acelorași autorități publice nu sunt nevoite să suporte aceste costuri, 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, operatorii aeroportuari sau companiile aeriene sunt obligate să suporte costul aferent furnizării anumitor activități care ar putea fi de natură neeconomică, dar sunt inerente desfășurării propriilor activități economice.
- (175) Germania explică faptul că subvențiile publice pentru investiții în infrastructură menționate în considerentul 71 sunt legate exclusiv de activități de natură neeconomică. Germania include printre activitățile neeconomice respective investițiile în securitate și investițiile în siguranța publică și în aviație. În special, Germania subliniază că activitățile în materie de securitate și poliție, măsurile de protecție împotriva incendiilor, siguranța publică și operațională, serviciile de meteorologie și securitatea zborurilor intră în sfera sectoarelor de competență publică.
- (176) Cadrul juridic relevant în Germania este definit, în special, de articolul 8 din *Luftverkehrsgesetz* (Legea în materie de securitate aeriană), care reglementează măsurile de securitate aeroportuară, precum și de articolul 27c alineatul (2) din *Luftverkehrsgesetz* (Legea în materie de trafic aerian), care reglementează măsurile de siguranță operațională, de control al traficului aerian și de siguranță aeriană.
- (177) Comisia este de opinie că măsurile în temeiul articolului 8 din *Luftverkehrsgesetz*, măsurile în temeiul articolului 27c alineatul (2) din *Luftverkehrsgesetz*, serviciile meteorologice și serviciile de pompieri pot, în principiu, să fie considerate activități de interes public.

⁽⁶⁶⁾ Cauza C-364/92 SAT *Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Rec., 1994, p. I-43.

⁽⁶⁷⁾ Decizia nr. N309/2002 a Comisiei din 19 martie 2003 privind „Securitatea aviației – compensație pentru costurile suportate în urma atacurilor de la 11 septembrie 2001”.

⁽⁶⁸⁾ Cauza C-343/95 *Calì & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, Rec., 1997, p. I-1547, decizia nr. N309/2002 a Comisiei din 19 martie 2003, Decizia N438/2002 a Comisiei din 16 octombrie 2002, „Ajutor acordat ca sprijin pentru funcțiile autorităților publice în sectorul portuar belgian”.

⁽⁶⁹⁾ Decizia N309/2002 a Comisiei din 19 martie 2003.

⁽⁷⁰⁾ A se vedea, în special, cauza C-364/92, *SAT/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.

⁽⁷¹⁾ A se vedea, printre altele, cauza C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, Rec., 2005, p. I-01627, punctul 36 și jurisprudența citată.

- (178) Cu toate acestea, în ceea ce privește măsurile legate strict de siguranța operațională, Comisia consideră că garantarea unor operațiuni în condiții de siguranță pe aeroport este o parte normală din activitatea economică de exploatare a unui aeroport ⁽⁷²⁾. Sub rezerva unei analize mai detaliate cu privire la activitățile și costurile specifice, Comisia constată că măsurile destinate să asigure exploatarea în siguranță a aeroportului nu constituie activități de interes public. Orice întreprindere care dorește să exploateze un aeroport trebuie să garanteze siguranța instalațiilor precum pista și platformele.
- (179) În ceea ce privește protecția împotriva incendiilor, Comisia observă că plata costurilor este o responsabilitate regională și costurile respective sunt plătite, de regulă, de către autoritățile regionale competente. Plata este limitată la măsura necesară pentru a acoperi costurile respective.
- (180) În ceea ce privește controlul traficului aerian și măsurile de siguranță aeriană, în conformitate cu articolul 27 litera (d) din *Luftverkehrsgesetz*, costurile aferente măsurilor prevăzute la articolul 27 litera (c) din *Luftverkehrsgesetz* sunt acoperite de către stat pentru anumite aeroporturi. Aeroporturile sunt eligibile pentru acoperirea costurilor ca „aeroporturi recunoscute” în conformitate cu punctul 27 litera (d) din *Luftverkehrsgesetz* în cazul în care Ministerul Federal al Transporturilor a recunoscut necesitatea controlului traficului aerian și a măsurilor de siguranță aeriană din motive de securitate și datorită intereselor legate de politica în domeniul transporturilor ⁽⁷³⁾. Aeroporturile germane care nu au fost recunoscute nu sunt eligibile pentru acoperirea costurilor în conformitate cu articolul 27 litera (d) din *Luftverkehrsgesetz* și, prin urmare, trebuie să suporte din resurse proprii, în principiu, costurile aferente măsurilor prevăzute la articolul 27 litera (c) din *Luftverkehrsgesetz*. Costurile respective sunt inerente funcționării aeroporturilor. Întrucât anumite aeroporturi trebuie să suporte costurile din resurse proprii, iar alte aeroporturi nu trebuie să facă acest lucru, acestea din urmă pot beneficia de un avantaj, chiar dacă măsurile de control și de siguranță aeriană pot fi considerate a fi de natură neeconomică. Comisia observă faptul că AOC nu este unul dintre aeroporturile care intră sub incidența articolului 27d din legea menționată și constată că investițiile legate de controlul traficului aerian și măsurile de siguranță aeriană nu constituie costuri ale serviciilor de interes public.
- (181) În ceea ce privește măsurile în temeiul articolului 8 din *Luftsicherheitsgesetz*, se pare că Germania consideră că toate costurile aferente măsurilor stabilite în respectivele dispoziții legale pot fi suportate de autoritățile publice competente. Cu toate acestea, Comisia observă că, în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din *Luftsicherheitsgesetz*, numai costurile legate de furnizarea și întreținerea spațiilor și suprafețelor necesare pentru desfășurarea activităților enumerate la articolul 5 din *Luftsicherheitsgesetz* pot fi rambursate. Toate celelalte costuri trebuie suportate de către operatorul aeroportuar. Prin urmare, în măsura în care finanțarea publică acordată întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a scutit întreprinderea de costurile pe care ar fi trebuit să le suporte în temeiul articolului 8 alineatul (3) din *Luftsicherheitsgesetz*, finanțarea publică respectivă nu este scutită de control în conformitate cu normele Uniunii privind ajutoarele de stat.
- (182) În concluzie, în ceea ce privește investițiile în infrastructură și costurile de exploatare suportate între 2000 și 2011, Comisia acceptă faptul că acele cheltuieli direct legate de protecția împotriva incendiilor și furnizarea de servicii meteorologice constituie costuri ale serviciilor de interes public, în măsura în care plata costurilor respective este strict limitată la ceea ce este necesar pentru desfășurarea activităților în cauză. În ceea ce privește investițiile și costurile de exploatare aferente măsurilor puse în aplicare în temeiul articolului 8 din *Luftsicherheitsgesetz*, Comisia consideră că doar costurile pentru care operatorul aeroportuar are dreptul la rambursare în temeiul articolului 8 alineatul (3) din *Luftsicherheitsgesetz* pot fi considerate costuri ale serviciilor de interes public.
- (183) În ceea ce privește investițiile legate de controlul traficului aerian și măsurile de siguranță aeriană în temeiul articolului 27c alineatul (2) din *Luftverkehrsgesetz* și luând act de faptul că AOC nu este unul dintre aeroporturile care intră sub incidența articolului 27d din legea menționată, Comisia constată că investițiile și costurile de exploatare legate de controlul traficului aerian și măsurile de siguranță aeriană nu pot fi considerate costuri ale serviciilor de interes public. În cele din urmă, investițiile și costurile de exploatare legate de garantarea siguranței operaționale a aeroportului nu se încadrează în categoria costurilor serviciilor de interes public. În special, acest fapt înseamnă că investițiile pentru modernizarea și extinderea pistei, precum și pentru instalarea luminilor de pază etc. nu pot fi considerate ca intrând în sfera sectoarelor de competență publică.

⁽⁷²⁾ 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.

⁽⁷³⁾ Articolul 27 litera (d) punctul (1) din *Luftverkehrsgesetz*: „Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt”.

- (184) 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, în mod normal, ar fi trebuit să îl suporte.
- (185) Prin urmare, Comisia consideră că finanțarea publică acordată întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pentru finanțarea investițiilor în infrastructură și pentru acoperirea pierderilor din exploatarea infrastructurii degreuează întreprinderea de costuri care sunt inerente activității sale economice, cu excepția costurilor serviciilor de interes public, astfel cum au fost stabilite în considerentele 182 și 183. Prin urmare, finanțarea acordată de landul Turingia descrisă în tabelul 7, destinată acoperirii serviciilor de control al traficului aerian și de control aeroportuar, nu poate fi considerată o activitate de interes public, contrar opiniei Germaniei. De asemenea, o parte a investițiilor în infrastructură stabilite în tabelul 3 nu se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică, contrar opiniei Germaniei: acest lucru este valabil, în special, în ceea ce privește modernizarea și extinderea pistei.

8.1.1. Măsura 1: Finanțarea investițiilor în infrastructură în perioada 2000-2011

Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (186) 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 ⁽⁷⁴⁾. Resursele autorităților locale sunt supuse aplicării articolului 107 din TFUE privind resursele de stat ⁽⁷⁵⁾.
- (187) În speță, contribuțiile la investițiile în infrastructură în favoarea întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sunt finanțate din bugetul organismelor publice, atât acționarii săi publici ⁽⁷⁶⁾, landul Turingia, cât și alte organisme publice, autorități regionale și locale. Prin urmare, acestea implică resurse de stat și, de asemenea, sunt imputabile statului.

Avantaj economic

- (188) Pentru a verifica dacă o întreprindere a beneficiat de un avantaj economic care decurge din acordarea de fonduri în condiții preferențiale, Comisia aplică criteriul bazat pe „principiul investitorului în economia de piață”. Conform principiului menționat, fondurile puse la dispoziția unei întreprinderi, în mod direct sau indirect, de către stat, în circumstanțe care corespund condițiilor normale ale pieței, nu trebuie să fie considerate ajutor de stat ⁽⁷⁷⁾.
- (189) În speță, Comisia trebuie să evalueze dacă condițiile pentru subvențiile publice acordate întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH conferă un avantaj economic pe care întreprinderea beneficiară nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață.
- (190) În ceea ce privește măsura în cauză, contribuțiile publice au fost acordate întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH „în mod gratuit”, fără a percepe o dobândă sau a impune obligația de rambursare ⁽⁷⁸⁾. Prin urmare, contribuțiile la investițiile în infrastructură din partea autorităților publice germane au scutit întreprinderea de sarcina finanțării complete a infrastructurii din resurse proprii, prin împrumuturi bancare sau prin fonduri de capital. Prin urmare, contribuțiile respective conferă un avantaj economic pentru aeroport.

Caracterul selectiv

- (191) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE prevede că, pentru a fi definită ca ajutor de stat, o măsură trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri”. Comisia constată că respectivele contribuții la investițiile în infrastructură au fost acordate numai întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Astfel, contribuțiile constituie măsuri selective în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

⁽⁷⁴⁾ Cauza C-482/99, *Franța/Comisia* (denumită în continuare cauza „*Stardust Marine*”, Rec., 2002, p. I-4397.

⁽⁷⁵⁾ Hotărârea din 12 mai 2011 în cauzele conexe T-267/08 și T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, nepublicată încă, punctul 108.

⁽⁷⁶⁾ A se vedea nota de subsol 10.

⁽⁷⁷⁾ Comunicarea Comisiei către statele membre privind aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CEE și a articolului 5 din Directiva 80/723/CEE a Comisiei în cazul întreprinderilor publice din industria producătoare (JO C 307, 13.11.1993, p. 3), punctul 11. Comunicarea vizează industria prelucrătoare, dar este aplicabilă și celorlalte sectoare economice. A se vedea cauza T-16/96 *Cityflyer*, Rec., 1998, p. II-757, punctul 51.

⁽⁷⁸⁾ Rambursarea a avut loc doar în cazuri specifice în care contribuția publică în cauză nu a fost utilizată în totalitate pentru investițiile pe care le viza.

Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

- (192) În cazul în care 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. Conform jurisprudenței constante ⁽⁷⁹⁾, pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.
- (193) Astfel cum se menționează anterior, exploatarea unui aeroport reprezintă o activitate economică, iar concurența intervine între aeroporturi pentru atragerea pasagerilor și a companiilor aeriene. Întreprinderea Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH concurează cu alte întreprinderi pe o piață deschisă concurenței. Avantajul economic primit consolidează poziția acesteia față de concurenții săi de pe piața europeană a furnizorilor de servicii aeroportuare.
- (194) Prin urmare, finanțarea publică care face obiectul anchetei denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

Concluzie

- (195) Pentru motivele expuse mai sus, Comisia concluzionează că respectivele contribuții acordate aeroportului AOC de către autoritățile publice regionale și locale germane pentru investițiile în infrastructură în perioada de după 12 decembrie 2000 constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8.1.2. Măsura 2: Finanțarea pierderilor din exploatare ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH în perioada 2000-2011

Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (196) 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 ⁽⁸⁰⁾. Resursele autorităților locale sunt supuse aplicării articolului 107 din TFUE privind resursele de stat ⁽⁸¹⁾.
- (197) În speță, contribuțiile la pierderile din exploatare acordate în favoarea întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sunt finanțate din bugetul organismelor publice, acționarii săi publici ⁽⁸²⁾, landul Turingia sau alte organisme publice, autorități regionale și locale. Prin urmare, acestea implică resurse de stat și, de asemenea, sunt imputabile statului.

Avantaj economic

- (198) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE este orice beneficiu economic pe care întreprinderea nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului ⁽⁸³⁾. Doar efectul măsurii asupra întreprinderii este relevant, și nu cauza sau obiectivul intervenției statului ⁽⁸⁴⁾. Ori de câte ori situația financiară a unei întreprinderi este îmbunătățită ca urmare a intervenției statului, este prezent un avantaj.
- (199) 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” ⁽⁸⁵⁾. În speță, pentru a stabili dacă finanțarea publică a întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH conferă acesteia un avantaj pe care nu l-ar fi primit în condiții normale de piață, Comisia trebuie să compare comportamentul autorităților publice care acordă injecțiile de capital cu cel al unui operator economic privat în economia de piață care are în vedere perspective de rentabilitate pe termen lung ⁽⁸⁶⁾.

⁽⁷⁹⁾ Cauza T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Comisia*, Rec., 1998, p. II-717.

⁽⁸⁰⁾ Cauza C-482/99 *Franța/Comisia* (denumită în continuare cauza „*Stardust Marine*”), Rec., 2002, p. I-4397.

⁽⁸¹⁾ Hotărârea din 12 mai 2011 în cauzele conexe T-267/08 și T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, nepublicată încă, punctul 108.

⁽⁸²⁾ A se vedea nota de subsol 10.

⁽⁸³⁾ 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.

⁽⁸⁴⁾ Cauza 173/73, *Republica Italiană/Comisia Comunităților Europene*, Rec., 1974, p. 709, punctul 13.

⁽⁸⁵⁾ Cauza C-482/99 *Franța/Comisia* („*Stardust Marine*”), Rec., 2002, p. I-4397, punctul 69.

⁽⁸⁶⁾ 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-3871, punctul 84.

- (200) Germania susține că efectul contribuțiilor publice în cauză ar trebui evaluat prin luarea în considerare a avantajelor economice totale acordate regiunii și că, prin urmare, principalul acționar al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, landul Landkreis Altenburger, a acționat ca un investitor privat în condiții normale de piață. Potrivit Germaniei, beneficiile pentru landul Landkreis Altenburger au fost mai mari decât contribuțiile plătite, având în vedere avantajele pentru regiune. Germania recunoaște chiar faptul că respectivele contribuții ale acționarilor ar putea fi clasificate drept „subvenții pierdute”⁽⁸⁷⁾ pentru aeroport. Cu toate acestea, beneficiile potențiale pentru regiune nu pot fi luate în considerare în momentul evaluării principiului investitorului în economia de piață. Evaluarea trebuie 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”⁽⁸⁸⁾.
- (201) În speță, finanțarea publică a fost acordată întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH „în mod gratuit”, fără a percepe o dobândă sau a impune obligația de rambursare. Organismele publice au acordat finanțare operatorului aeroportuar fără să îi solicite nimic în schimb și i-au redus astfel sarcina finanțării din resurse proprii, prin credite bancare sau fonduri de investiții în acțiuni.
- (202) Injecțiile de capital anuale efectuate de către acționari au contribuit la acoperirea pierderilor anuale ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. În cele din urmă, injecțiile de capital anuale au contribuit, așadar, la acoperirea parțială a costurilor de exploatare normale ale aeroportului, scutind astfel întreprinderea de o povară economică pe care ar fi trebuit să o suporte în mod normal. Germania 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 a generat pierderi în mod constant, fără să solicite nimic în schimb.
- (203) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că un operator economic privat în economia de piață nu ar fi luat decizia de a acoperi pierderile tot mai mari ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, an după an. Prin urmare, contribuțiile la pierderile din exploatare din partea autorităților regionale și a organismelor publice germane au scutit Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH de sarcina acoperirii tuturor pierderilor din exploatare proprii și au conferit un avantaj economic întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

Caracterul selectiv

- (204) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE prevede că, pentru a fi definită ca ajutor de stat, o măsură trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri”. Comisia constată că respectivele contribuții pentru acoperirea pierderilor din exploatare au fost acordate numai întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Prin urmare, contribuțiile constituie măsuri selective în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

- (205) 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. Conform jurisprudenței constante⁽⁸⁹⁾, pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să se afle în concurență cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.
- (206) Astfel cum se menționează anterior, exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică, iar concurența intervine între aeroporturi pentru atragerea pasagerilor și a companiilor aeriene. Prin urmare, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH se află în concurență cu alte întreprinderi pe o piață deschisă concurenței. Avantajul economic primit de întreprindere îi consolidează poziția față de concurenții săi de pe piața europeană a furnizorilor de servicii aeroportuare.
- (207) Prin urmare, finanțarea publică care face obiectul investigației denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

Concluzie

- (208) Pentru motivele expuse mai sus, Comisia concluzionează că respectivele contribuții acordate întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH de autoritățile regionale și de organismele publice germane pentru acoperirea pierderilor din exploatare în perioada de după 12 decembrie 2000 constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

⁽⁸⁷⁾ „verlorene Zuschüsse” – a se vedea comunicarea din partea Germaniei, 30 martie 2012.

⁽⁸⁸⁾ Cauza 40/85 Belgia/Comisia, Rec., 1986, p. I-2321.

⁽⁸⁹⁾ Cauza T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Comisia, Rec., 1998, p. II-717.

8.1.3. Măsura 3: Tarifele de aeroport și plățile către Ryanair în temeiul acordurilor de servicii aeroportuare și de marketing

- (209) Comisia exclude din domeniul de aplicare a analizei sale ultimul acord de marketing încheiat la 21 septembrie 2010 cu AMS, și anume „scrisoarea de însoțire”, întrucât finanțarea a fost acordată de întreprinderi private regionale care și-au luat angajamentul să mențină operațiunile companiei aeriene Ryanair pe aeroport ⁽⁹⁰⁾.

Noțiunea de întreprindere și de activitate economică

- (210) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, normele privind ajutoarele de stat se aplică doar în cazul în care beneficiarul este o „întreprindere”. Curtea de Justiție a Uniunii Europene a definit, în mod sistematic, întreprinderile drept orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic sau de regimul proprietății sau de modul de finanțare ⁽⁹¹⁾. Orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o piață este considerată o activitate economică ⁽⁹²⁾.
- (211) Ryanair oferă servicii regulate de transport aerian de pasageri pe piață. Este evident că Ryanair desfășoară o activitate economică.
- (212) AMS este o filială controlată în totalitate de Ryanair. Prin urmare, se poate presupune că Ryanair a exercitat o influență decisivă asupra comportamentului întreprinderii AMS. De asemenea, acordurile de marketing din 2008 și din 2010 au fost încheiate în numele întreprinderii AMS de către domnul Eddie Wilson, care, la momentul respectiv, era directorul AMS și, concomitent, directorul Ryanair ⁽⁹³⁾. Acordurile de marketing în cauză arată în preambul că „AMS deține o licență exclusivă pentru a oferi servicii de marketing pe site-ul de turism www.ryanair.com, site-ul companiei aeriene irlandeze low-cost Ryanair”. Prin urmare, în scopul aplicării normelor privind ajutoarele de stat, AMS și Ryanair sunt considerate o întreprindere unică în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Resurse de stat

- (213) 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 ⁽⁹⁴⁾. Resursele autorităților locale sunt supuse aplicării articolului 107 din TFUE privind resursele de stat ⁽⁹⁵⁾.
- (214) În speță, în toate momentele, statul a exercitat un control direct sau indirect asupra resurselor în cauză. Din momentul în care Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a inițiat relațiile comerciale cu Ryanair, întreprinderea a fost deținută majoritar de acționari publici. În prezent, întreprinderea este deținută în totalitate de acționari publici: toți acționarii sunt fie autorități publice, fie întreprinderi deținute integral de stat și întreprinderea însăși deține 32 % din acțiuni.
- (215) Prin urmare, Comisia consideră că toate resursele întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH trebuie considerate resurse de stat.

Imputabilitatea statului

- (216) Cu toate acestea, Curtea de Justiție a hotărât că, deși statul este în măsură să controleze o întreprindere publică și să exercite o influență dominantă asupra operațiunilor acesteia, exercitarea efectivă a acestui control într-un anumit caz nu poate fi presupusă automat. O întreprindere publică poate acționa într-un mod mai mult sau mai puțin independent, în funcție de gradul de autonomie care îi este acordat de stat. În consecință, simplul fapt că o întreprindere publică se află sub controlul statului nu este suficient pentru ca măsurile luate de întreprinderea respectivă, cum ar fi acordul din 3 martie 2003 încheiat între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair și acordurile de marketing ulterioare, să fie considerate drept imputabile statului ⁽⁹⁶⁾.

⁽⁹⁰⁾ A se vedea considerentul 105.

⁽⁹¹⁾ A se vedea, de asemenea, comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4) partea 2.1 și jurisprudența asociată, în special cauzele conexate C-180/98 – C-184/98 Pavlov și alții, Rec., 2000, p. I-6451.

⁽⁹²⁾ Cauza 118/85 *Comisia/Italia*, Rec., 1987, p. 2599, punctul 7, cauza C-35/96 *Comisia/Italia*, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36, cauzele conexate Pavlov și alții, punctul 75.

⁽⁹³⁾ A se vedea site-ul <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, accesat la 23 iunie 2014.

⁽⁹⁴⁾ Cauza C-482/99, Franța/Comisia (denumită în continuare „*Stardust Marine*”, Rec., 2002, p. I4397.

⁽⁹⁵⁾ Hotărârea din 12 mai 2011 în cauzele conexate T-267/08 și T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, nepublicată încă, punctul 108.

⁽⁹⁶⁾ Hotărârea în cauza *Stardust Marine*, punctele 52 și 57.

- (217) Astfel cum arată Curtea de Justiție, indicatorii din care ar putea fi dedusă imputabilitatea sunt ⁽⁹⁷⁾:
- (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.
- (218) Germania susține că Ministerul Construcțiilor și Transporturilor din landul Turingia nu avea dreptul să influențeze încheierea acordurilor cu Ryanair/AMS. Potrivit Germaniei, ministerul de resort și guvernul landului Turingia nu au fost implicate decât în procesul decizional privind investițiile în infrastructura aeroportului. Germania respinge argumentele Comisiei cu privire la rolul de supraveghere al Ministerului Construcțiilor și Transporturilor din landul Turingia și, prin urmare, presupusa imputabilitate a măsurii în cauză către stat.
- (219) De asemenea, Germania respinge argumentul Comisiei potrivit căruia stabilirea tarifelor de aeroport, în temeiul articolului 43a din Legea germană privind traficul aerian, LuftVZO, trebuie să fie aprobată în prealabil de către autoritatea de supraveghere înainte ca acestea să poată fi puse în practică. Potrivit Germaniei, chiar și fără aprobarea autorității de supraveghere, stabilirea tarifelor de aeroport poate fi efectuată de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, întrucât autoritatea de supraveghere nu trebuie decât să verifice ca tarifele să nu depășească un anumit nivel.
- (220) În august 2010, Camera de Comerț din Gera, un organism public, a militat în favoarea continuării conceptului de low-cost pe aeroportul AOC și a îndemnat guvernul landului Turingia să negocieze cu Ryanair destinațiile și măsurile de marketing ⁽⁹⁸⁾. Potrivit Germaniei, argumentul sprijină analiza privind respectarea principiului investitorului în economia de piață, conform căreia menținerea și susținerea rutelor deservite de Ryanair este justificată din punct de vedere economic.
- (221) Cu toate acestea, Comisia consideră că ministerele competente din landul Turingia au fost implicate în încheierea acordurilor cu Ryanair. Înainte ca Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH să încheie acordul de servicii aeroportuare cu Ryanair, se pare că ministerele competente din landul Turingia au luat parte la negocieri. Un articol de presă precizează că negocierile au durat mai mult deoarece ministerele landului Turingia au încercat să blocheze acordul ⁽⁹⁹⁾. În același timp, Ministrul economiei din landul Turingia, domnul Schuster, a susținut că landul a fost în măsură să aprobe măsurile necesare. Articolul citează afirmația ministrului potrivit căreia, în cazul în care

⁽⁹⁷⁾ Ibidem.

⁽⁹⁸⁾ <http://www.altenburg-tourismus.de/reiseveranstalter/pressemitteilungen.htm>, *Osterländer Volkszeitung*, 24 august 2010, p. 13: „Er forderte deshalb die Landesregierung auf, umgehend mit Ryanair über den Aufbau von drei bis fünf Linienverbindungen zu verhandeln und parallel in den Zielländern die Tourismus-Werbung aufzubauen”.

⁽⁹⁹⁾ *Dresdner Neue Nachrichten*, 5.3.2003: „Der Regionalflughafen Altenburg-Nobitz war in den vergangenen Jahren mit mehreren Millionen Euro Fördermitteln modernisiert worden und hatte sich immer wieder um die Ansiedlung eines Billig-Fliegers bemüht. Die Verhandlungen mit Ryanair waren über viele Monate geführt worden. Als letztes Hindernis erwies sich der hinhaltende Widerstand Erfurter Ministerien, die diese Ansiedlung zu blockieren versuchten.”

Ryanair are nevoie de o prelungire a pistei, prelungirea ar fi aprobată. De asemenea, în articol se precizează că începerea operațiunilor companiei aeriene Ryanair pe aeroportul AOC ar putea reduce numărul de pasageri de pe aeroporturile Dresda și Leipzig-Halle ⁽¹⁰⁰⁾.

- (222) Ministerul Construcțiilor și Transporturilor din landul Turingia este autoritatea de supraveghere a întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. De asemenea, în temeiul Legii germane privind traficul aerian, articolul 43 din LuftVZO, tarifele de aeroport stabilite trebuie să fie aprobate în prealabil de către autoritatea de supraveghere înainte de a putea fi puse în aplicare. De asemenea, lista tarifelor de aeroport din 18 septembrie 2006 aplicată de AOC prevede semnarea de către un reprezentant al Ministerului Construcțiilor și Transporturilor.
- (223) Implicarea ministerelor la nivel politic rezultă din discuțiile purtate în cadrul Parlamentului landului Turingia. Au fost discutate nu doar aspectele tehnice, ci și viabilitatea economică generală a aeroportului, astfel cum se consemnează în procesul-verbal detaliat al dezbaterii ⁽¹⁰¹⁾.
- (224) Acordurile de marketing încheiate cu Ryanair au fost discutate, de asemenea, la nivelul consiliului districtual („Kreistag”). Un articol din presă precizează că Kreistag a aprobat plata unei sume de 670 000 EUR pentru măsurile de marketing aferente instituirii unui nou zbor de legătură deservit de Ryanair ⁽¹⁰²⁾. Șeful de district („Landrat”) este citat că ar fi afirmat că, în absența plăților pentru serviciile de marketing, serviciile regulate ar fi fost întrerupte.
- (225) În cele din urmă, Comisia observă că implicarea Camerei de Comerț din Gera – un organism de drept public cu administrare autonomă – în încheierea acordurilor cu Ryanair confirmă exercitarea influenței publice asupra procesului decizional aferent acordurilor respective.
- (226) În concluzie, în ceea ce privește supravegherea de către Ministerul Construcțiilor și Transporturilor din landul Turingia, implicarea ministerelor la nivel politic, diferitele discuții care au avut loc în cadrul Parlamentului din landul Turingia și implicarea entităților publice, se pare că organismele publice au fost în măsură să controleze activitățile întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și că acestea au fost implicate în deciziile importante privind exploatarea economică a aeroportului. În special, atunci când activitatea aeroportului a întâmpinat probleme, autoritățile publice s-au implicat în discuții cu privire la viitorul aeroportului. Au avut loc discuții controversate la nivel politic în landul Turingia, iar schimbarea guvernului la nivel de land a contribuit la decizia de a transforma aeroportul în 2010 și de a întrerupe zborurile low-cost în cadrul aeroportului ⁽¹⁰³⁾.
- (227) Prin urmare, Comisia consideră că decizia de punere în aplicare a acordului din 3 martie 2003 și a acordului de marketing din 7 aprilie 2003 încheiate între Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair Flugplatz, precum și decizia de punere în aplicare a acordurilor de marketing încheiate ulterior între Altenburg-Nobitz GmbH și Airport Marketing Services sunt imputabile autorităților publice.

⁽¹⁰⁰⁾ <http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036>: „Thüringen will mit Millioneninvestitionen die irische Billigfluglinie Ryanair an den Flughafen Altenburg-Nobitz lotsen. Nach Aussagen der «Leipziger Volkszeitung» stehen dafür rund 28 Millionen Euro aus einem Infrastruktur-Sonderprogramm zur Verfügung. Thüringens Wirtschaftsminister Schuster sagte, man sei auch flexibel genug, erforderliche Maßnahmen bereits in diesem Jahr zu bewilligen. Wenn Ryanair beispielsweise eine längere Start- und Landebahn benötige, dann werde diese Verlängerung erfolgen. Sollte Ryanair sich für Altenburg-Nobitz entscheiden, würde Dresden und Leipzig/Halle ein weiterer Passagierverlust drohen. Der einstige Militärflugplatz liegt geografisch in der Mitte. Der Dresdner Flughafen hat in diesem Jahr bislang rund 15 Minus gemacht, Leipzig/Halle rund zwölf Prozent”.

⁽¹⁰¹⁾ Thüringer Landtag, cea de a 4-a legislatură, proces-verbal nr. 4/11 al celei de a 11-a sesiuni plenare din 28 ianuarie 2005, vineri, 28 ianuarie 2005, Perspectivele întreprinderii Flughafen Altenburg-Nobitz, p. 1097.

⁽¹⁰²⁾ <http://www.neues-deutschland.de/artikel/161087.ein-flughafen-an-jeder-muelltonne.html>: „Zuvor hatte der Kreistag beschlossen, dem irischen Billigflieger Ryanair für die Einrichtung einer zusätzlichen Flugverbindung 670 000 Euro Marketingzuschüsse zu gewähren. Ohne diese Beschlussfassung wäre der Linienflugbetrieb faktisch am Ende gewesen und der Flugplatz hätte seine Bedeutung zwangsläufig verloren», rechtfertigte der Landrat und Aufsichtsratsvorsitzende der Betreibergesellschaft Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH die Finanzspritze. Zu den bisherigen Verbindungen von und nach Stansted (London), Edinburgh (Schottland) und Girona (Barcelona) soll ab März 2010 zweimal in der Woche eine Verbindung nach Alicante hinzu kommen.”

⁽¹⁰³⁾ A se vedea considerentul 32 litera (d).

Avantaj economic

- (228) Pentru a stabili dacă acordurile de servicii aeroportuare și de marketing au acordat un avantaj companiei aeriene Ryanair/întreprinderii AMS, Comisia trebuie să examineze dacă, în circumstanțe similare, un aeroport care funcționează în condiții normale ale economiei de piață și care are în vedere perspective de rentabilitate pe termen lung ar fi încheiat aceeași tranzacție comercială sau una similară ca Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. În mod normal, existența unui avantaj poate fi exclusă (a) atunci când prețul perceput pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului de piață sau (b) atunci când se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante* că acordurile dintre aeroport și compania aeriană contribuie în mod progresiv la profitabilitatea aeroportului și fac parte dintr-o strategie globală care vizează asigurarea rentabilității pe termen lung.
- (229) În conformitate cu hotărârea *Charleroi* ⁽¹⁰⁴⁾, atunci când evaluează măsurile în cauză, Comisia trebuie să țină seama de toate caracteristicile relevante ale măsurilor și de contextul acestora. Cu alte cuvinte, Comisia trebuie să analizeze impactul estimat al acordurilor asupra aeroportului AOC, ținând seama de toate caracteristicile relevante ale măsurilor în cauză.
- (230) În hotărârea *Stardust Marine*, Curtea a declarat că, „(...) pentru a stabili dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent în economia de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de sprijin financiar pentru a evalua raționalitatea economică a comportamentului statului și, astfel, pentru a se abține de la orice evaluare întemeiată pe o situație ulterioară” ⁽¹⁰⁵⁾.
- (231) Pentru a putea aplica testul operatorului economic privat în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze la momentul în care au fost încheiate acordurile dintre AOC și Ryanair/AMS (și anume, 2003 pentru acordul de servicii aeroportuare și primul acord de marketing, 2008 pentru al doilea acord de marketing și 2010 pentru al treilea acord de marketing). De asemenea, Comisia trebuie să își întemeieze evaluarea pe informațiile și ipotezele de care dispunea aeroportul la data semnării acordurilor.

Analiza prețului pieței

- (232) Comisia trebuie să stabilească dacă condițiile de preț aplicate de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH în relația cu Ryanair/AMS corespund prețului pieței. În această privință, Germania susține că acordul de servicii aeroportuare încheiat între AOC și Ryanair la 3 martie 2003 a respectat condițiile pieței și că tarifele de aeroport aplicabile companiei aeriene Ryanair au fost în concordanță cu cele prevăzute în lista tarifelor de aeroport descrisă la punctul 3.4.1. Listele sunt aplicabile tuturor companiilor aeriene potențiale care efectuează zboruri către/de pe aeroport. În opinia Germaniei, este lipsit de relevanță faptul că Ryanair a fost singura companie aeriană activă pe aeroportul Altenburg-Nobitz în perioada 2003-2011.
- (233) Germania este de opinie că acordurile de servicii de marketing încheiate cu Ryanair și AMS trebuie să fie tratate în mod separat. Cu toate acestea, Comisia constată că AMS este o filială deținută integral de Ryanair; prin urmare, Comisia consideră că ambele tipuri de acorduri încheiate cu Ryanair și AMS trebuie să fie examinate împreună. În al doilea rând, în ceea ce privește posibila examinare separată a acordului de servicii aeroportuare cu Ryanair și a acordului de marketing din 7 aprilie 2003, acordul de marketing în sine menționează că, pentru a ajunge la tariful net care trebuie să fie plătit de către Ryanair, comisionul de succes este dedus din tarifele serviciilor aeroportuare. Acordul în sine optează pentru un rezultat net al tarifelor aferente serviciilor aeroportuare care trebuie plătite de Ryanair, pe de o parte, și al tarifelor de marketing care urmează să fie plătite de aeroport, pe de altă parte.
- (234) În orice caz, pentru a determina dacă aceasta a plătit prețul de piață, Comisia trebuie să ia în considerare prețul total plătit de compania aeriană. Într-adevăr, Ryanair a plătit tarifele de aeroport întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH în perioada 2003-2011, când a deservit aeroportul AOC, și a primit plăți pentru serviciile de marketing de la aeroport. Astfel cum s-a menționat în considerentul 49, autoritățile germane afirmă că AOC încasează de la Ryanair un tarif de aterizare fix de [...] pe aeronavă și un tarif aferent serviciilor destinate pasagerilor de [...] pe pasager. Nu pare să se aplice un tarif suplimentar de handling, întrucât tarifele plătite de Ryanair includ, de asemenea, serviciile de handling ⁽¹⁰⁶⁾. Cu toate acestea, din tarifele respective se scade „comisionul de succes” pentru marketing, astfel încât, în cele din urmă, Ryanair nu plătește aeroportului decât un tarif fix de [...] pe pasager în ieșire. Prin urmare, Ryanair primește o reducere față de tarifele oficiale, astfel cum figurează în lista tarifelor de aeroport aplicată de AOC, descrisă în secțiunea 3.4.1.

⁽¹⁰⁴⁾ Cauza T-196/04, *Ryanair/Comisia*, Rep., 2008, p. II-3643, punctul 59 („hotărârea *Charleroi*”).

⁽¹⁰⁵⁾ Cauza C-482/99 *Franța/Comisia*, Rec., 2002, p. I-4397, punctul 71 (hotărârea „*Stardust Marine*”).

⁽¹⁰⁶⁾ A se vedea considerentul 52.

⁽¹⁰⁷⁾ Pentru primii cinci ani și mai puțin de patru rotații – a se vedea tabelul 12.

- (235) Pentru a stabili dacă prețul perceput de un aeroport de la o companie aeriană corespunde prețului pieței, trebuie să fie identificat un indicator de referință adecvat. Cu toate acestea, Comisia are îndoieli serioase cu privire la faptul că se poate identifica un indicator de referință adecvat în speță în vederea stabilirii prețului de piață real pentru serviciile furnizate de Ryanair/AMS. În orice caz, Comisia consideră că exercițiul de stabilire a indicatorilor de referință ar trebui să se bazeze pe o comparație între tarifele de aeroport, excluzând beneficiile acordate companiei aeriene (de exemplu, sprijin pentru marketing, reduceri sau orice alt stimulente), cuprinzând un număr suficient de „aeroporturi de referință” adecvate, ai căror administratori se comportă ca operatori economici privați în economia de piață. Având în vedere dificultatea de a identifica aeroporturi de referință în speță, Comisia consideră că o analiză de rentabilitate progresivă *ex ante* este criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor dintre AOC și Ryanair/AMS.

Analiza ex ante efectuată pentru a demonstra rentabilitatea aeroportului

- (236) Comisia consideră că acordurile încheiate între companiile aeriene și un aeroport respectă principiul operatorului privat în economia de piață atunci când contribuie în mod progresiv, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea aeroportului. Aeroportul ar trebui să demonstreze că, atunci când încheie un acord cu o companie aeriană (de exemplu, un acord individual sau o schemă generală privind tarifele de aeroport), acesta este în măsură să acopere toate costurile care decurg din acordul încheiat, pe durata acordului, precum și cu o marjă de profit rezonabilă ⁽¹⁰⁸⁾, pe baza unor perspective solide pe termen mediu ⁽¹⁰⁹⁾.
- (237) Prin urmare, Comisia va lua în considerare toate costurile estimate suportate în mod progresiv de aeroport în legătură cu activitatea companiei aeriene pe aeroport ⁽¹¹⁰⁾. Astfel de costuri marginale ar putea include toate categoriile de cheltuieli sau de investiții, cum ar fi costurile marginale cu personalul, cu echipamentele și cu investițiile, generate de prezența companiei aeriene pe aeroport. De exemplu, în cazul în care aeroportul trebuie să extindă sau să construiască un terminal nou sau alte structuri, îndeosebi pentru a răspunde nevoilor unei anumite companii aeriene, costurile respective ar trebui să fie luate în considerare atunci când se calculează costurile marginale.
- (238) Comisia își va întemeia analiza progresivă *ex ante* pe calendarul planificat inițial în acord, chiar dacă acordul a încetat efectiv înainte de termenul prevăzut inițial.
- (239) Comisia va lua în considerare trei analize progresive pentru a evalua rentabilitatea tuturor celor patru acorduri încheiate între aeroport și Ryanair/AMS:
- (a) o analiză progresivă a acordului de servicii aeroportuare și a acordului de servicii de marketing, ambele încheiate în 2003 pentru o perioadă de 10 ani;
 - (b) o analiză progresivă pentru examinarea comună a acordului de servicii aeroportuare din 2003, a acordului de servicii de marketing din 2003 și a acordului de servicii de marketing din 2008: acordul de marketing din 2008 încheiat cu AMS a introdus plăți fixe pentru serviciile de marketing, iar acordul de servicii de marketing din 2003 încheiat cu Ryanair era încă în vigoare;
 - (c) o analiză progresivă pentru examinarea comună a acordului de servicii aeroportuare din 2003, a acordului de servicii de marketing din 2003 și a acordului de servicii de marketing din 2010: acordul de marketing din 2010 încheiat cu AMS a înlocuit acordul din 2008 și a introdus o plată fixă pentru serviciile de marketing; acordul de servicii de marketing din 2003 încheiat cu Ryanair era încă în vigoare.

— Acordurile de servicii aeroportuare și de marketing din 2003

- (240) În primul rând, Comisia va examina dacă acordul de servicii aeroportuare încheiat cu Ryanair la 3 martie 2003 și primul acord de marketing încheiat cu Ryanair la 7 aprilie 2003 contribuie în mod progresiv la rentabilitatea aeroportului. Comisia va face acest lucru prin intermediul unei analize *ex ante*, care va acoperi perioada 2003-2013, având în vedere faptul că ambele acorduri trebuiau să aibă o durată de 10 ani.

⁽¹⁰⁸⁾ O marjă de profit rezonabilă este o rată „normală” de rentabilitate a capitalului, și anume o rată de rentabilitate de care ar avea nevoie o întreprindere tipică pentru o investiție cu risc similar. Rentabilitatea este calculată ca rată internă de rentabilitate („RIR”) a fluxurilor de numerar prevăzute care decurg din acordul cu compania aeriană.

⁽¹⁰⁹⁾ Aceasta nu împiedică să se estimeze că, pe durata acordurilor, beneficiile viitoare pot compensa pierderile inițiale.

⁽¹¹⁰⁾ Hotărârea în cauza *Charleroi*, punctul 59.

- (241) Pentru a evalua contribuția ambelor acorduri cu Ryanair la rentabilitatea aeroportului, Comisia va stabili costurile și veniturile marginale, pe care Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ar fi putut să le preconizeze pe baza informațiilor avute la dispoziție la inițierea activităților comerciale cu Ryanair în 2003. Comisia își va fundamenta evaluarea pe datele furnizate de Germania în tabelul întocmit de aeroport și prezentat în cadrul adunării acționarilor din 22 aprilie 2003, care arată că relațiile comerciale cu Ryanair ar aduce un venit anual suplimentar de [...]*
- (242) Costurile marginale includ:
- (a) costurile pentru serviciile de marketing;
 - (b) costurile de investiții legate direct de acordurile cu Ryanair;
 - (c) costuri de exploatare marginale generate în mod direct de acordurile cu Ryanair.
- (243) În conformitate cu acordul de marketing din 2003, costurile pentru serviciile de marketing sunt reflectate în tariful net care trebuie plătit de Ryanair pentru fiecare pasager în ieșire de pe aeroport.
- (244) În ceea ce privește costurile de investiții marginale, Comisia ia act de faptul că extinderea pistei a fost o obligație a aeroportului AOC în temeiul acordului pe care acesta l-a încheiat cu Ryanair. Deși Germania afirmă că pista nu a fost extinsă la nivelul prevăzut în acordul cu Ryanair, extinderea este confirmată de rapoartele financiare anuale ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH pentru anii 2003 și 2004. Acestea precizează că, în contextul acordului de servicii cu Ryanair, extinderea pistei a devenit o necesitate, pentru ca Ryanair să poată efectua zboruri de pe aeroport. Prin urmare, Comisia va include în analiza sa extinderea pistei din 2003 și 2004. Întrucât Germania nu a prezentat nicio previziune *ex ante* privind costurile implicate, Comisia va lua în considerare suma totală efectivă de 687 882 EUR⁽¹¹²⁾ plătită pentru ambele extinderi, dintre care prima a fost finalizată în 2003 și a doua în 2004⁽¹¹³⁾. Potrivit Germaniei, pista nu a fost prelungită la dimensiunea solicitată de Ryanair, ci într-o măsură mai mică. Ipoteza este în favoarea companiei aeriene Ryanair.
- (245) În ceea ce privește costurile de exploatare marginale suportate în legătură directă cu Ryanair, Comisia va lua în considerare suma lunară de 12 137,50 EUR furnizată de Germania în tabelul din 22 aprilie 2003, totalizând 145 650 EUR pe an. Suma va fi actualizată anual în funcție de inflație (2 % pe an).
- (246) În ceea ce privește veniturile marginale estimate din noua activitate desfășurată de Ryanair, Comisia va lua în considerare următoarele venituri:
- (a) venituri provenite din activități aeronautice: veniturile preconizate pe pasager în ieșire în cadrul zborurilor deserveite de Ryanair ar trebui să se ridice la [...]* în primii cinci ani și la [...]* în ultimii cinci ani. Sumele sunt stipulate în acordul de marketing din 7 aprilie 2003 ca tarif net pe pasager în ieșire, inclusiv toate tarifele care urmează să fie plătite de Ryanair aeroportului AOC pentru una până la patru rotații⁽¹¹⁴⁾. Comisia va avea în vedere un tarif mediu ponderat de [...]* pentru anul 2008⁽¹¹⁵⁾;
 - (b) veniturile provenite din activități nonaeronautice: Germania nu a furnizat niciun fel de informații referitoare la datele provizorii *ex ante* privind veniturile provenite din activități nonaeronautice⁽¹¹⁶⁾. Comisia remarcă faptul că, în previziunile sale din 22 aprilie 2003, aeroportul nu a luat în considerare niciun venit provenit din activități nonaeronautice pe pasager. Germania a pus la dispoziția Comisiei date *ex post* privind veniturile provenite din activități nonaeronautice în perioada 2006-2011, astfel cum este prevăzut în tabelul 16. În absența informațiilor *ex ante* relevante, în mod excepțional, Comisia își va fundamenta analiza pe media datelor furnizate de Germania, care se ridică la 1,50-2,00 EUR [...]* pe pasager. Întrucât media se calculează pentru perioada 2006-2011, Comisia o va considera o valoare de referință pentru 2009. Ulterior, la media respectivă se va aplica o rată a inflației de 2 %. Veniturile din activități nonaeronautice de 1,50-2,00 EUR [...]* se referă atât la pasagerii în ieșire, cât și la pasagerii în intrare.

⁽¹¹¹⁾ A se vedea considerentul 99.

⁽¹¹²⁾ A se vedea tabelul 3 de la considerentul 38.

⁽¹¹³⁾ Întrucât Comisia nu a primit repartizarea între anii 2003 și 2004, se va considera că pe an s-a plătit jumătate din contribuția din resurse proprii (187 882 EUR).

⁽¹¹⁴⁾ În 2003, a fost convenită o singură rotație între Londra-Stansted și Altenburg.

⁽¹¹⁵⁾ Acordul estimează [...]* pentru primii cinci ani, cu data de expirare 30 aprilie 2008. După data menționată, tariful devine [...]* pentru perioada 1 mai 2008-30 aprilie 2013. O medie ponderată reprezintă [...]* pentru întregul an 2008.

⁽¹¹⁶⁾ În pofida mai multor solicitări din partea Comisiei, Germania nu a furnizat niciun fel de date privind veniturile provenite din activități nonaeronautice *ex ante* și face trimitere la tabelul 13 – a se vedea considerentul 99.

Tabelul 16

Venituri din activități nonaeronautice ex post ⁽¹⁾

(în EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Venituri din activități nonaeronautice	30 000-40 000 [...]*	80 000-90 000 [...]*	280 000-290 000 [...]*	290 000-300 000 [...]*	330 000-340 000 [...]*	25 000-30 000 [...]*
Număr de pasageri	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Venituri din activități nonaeronautice pe pasager	0,10-0,50 [...]*	0,30-0,80 [...]*	1,80-2,20 [...]*	2,00-2,20 [...]*	2,50-3,00 [...]*	1,50-2,0 [...]*

(¹) Date furnizate de Germania. Numărul de pasageri corespunde datelor din tabelul 1.

- (247) Comisia va lua în considerare un număr de pasageri în conformitate cu numărul pe care ar fi trebuit să îl estimeze Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH în 2003. În 2003, a fost convenit un zbor zilnic de la Altenburg-Nobitz la Londra. Luând în considerare un coeficient de ocupare de 80 %, care reprezintă o abordare mai optimistă decât cea utilizată de aeroport în proiecțiile sale din aprilie 2003 (70 %), numărul zilnic de pasageri se ridică la 118 (¹¹⁷), ceea ce conduce la un număr suplimentar anual de pasageri pentru zborurile deservite de Ryanair de 43 216 (¹¹⁸).
- (248) Germania nu a furnizat nicio rată de actualizare sau costul mediu ponderat al capitalului pentru aeroport. Prin urmare, pe baza comunicării sale din 2008 privind ratele de referință (¹¹⁹), care prevede o rată de referință de 4,80 % pentru Germania, Comisia va lua în considerare o rată de actualizare de 4,8 % pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2003 și 31 iulie 2003.
- (249) Tabelul 17 prezintă planul de afaceri progresiv rezultat, care încorporează toate ipotezele descrise. Un astfel de plan ar fi trebuit să fie luat în considerare de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, înainte de a iniția relațiile comerciale cu Ryanair, pentru a se asigura că acordurile cu Ryanair contribuie în mod progresiv la rentabilitatea aeroportului. Valoarea actualizată netă („VAN”) a fluxurilor de numerar este pozitivă. Acest lucru arată că acordul de servicii cu Ryanair, coroborat cu primul acord de marketing din 2003, ar fi fost profitabil pentru aeroport din perspectivă *ex ante*.

(¹¹⁷) Germania declară o capacitate de zbor de 148 de pasageri în tabelul din 22 aprilie 2003.

(¹¹⁸) Comisia își va întemeia toate calculele efectuate pe un număr standard de 365 de zile pe an.

(¹¹⁹) Comunicare a Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont (JO C 14, 19.1.2008, p. 6.) – Tabel conex privind ratele de referință/scont și ratele de recuperare a ajutoarelor de stat pentru cele 15 state membre ale UE (1.8.1997-1.5.2004).

Tabelul 17

Plan de afaceri *ex ante* pentru acordurile de servicii aeroportuare și de marketing din 2003

An	1.5.2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	30.4.2013
Numărul anual al pasagerilor în ieșire	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
VENITURI PRECONIZATE (în EUR)											
Tariful net care trebuie plătit de Ryanair pentru fiecare pasager în ieșire	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Total venituri din activități aviatice	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Venituri din activități nonaeronaute pe pasager	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Total venituri din activități nonaeronaute	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Total venituri anuale	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
CHELTUIELI PRECONIZATE (în EUR)											
Cheltuieli de exploatare lunare	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Cheltuieli de exploatare anuale	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
Costuri de investiție: extinderea pistei	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cheltuieli totale anuale	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
REZULTAT ANUAL NET (în EUR)	- 302 213	- 120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168 073	55 848
Rata de actualizare	4,8 %	VAN (în EUR)		637 143							

— Acordurile de servicii aeroportuare și de marketing din 2003 + Acordul de marketing din 28 august 2008

- (250) Comisia va examina, prin intermediul unei analize *ex ante*, dacă acordul de marketing încheiat la 28 august 2008 cu AMS, împreună cu acordul de servicii aeroportuare și acordul de marketing din 2003, contribuie în mod progresiv la rentabilitatea aeroportului. Prin urmare, Comisia va stabili costurile și veniturile marginale pe care Flugplatz Altenburg Nobitz GmbH ar fi putut preconiza că le va obține din noul acord, pe baza informațiilor avute la dispoziție în 2008. Întrucât durata acordului din 2008 a fost de doi ani, analiza va fi efectuată pentru o perioadă de doi ani ⁽¹²⁰⁾.
- (251) Costurile marginale includ:
- (a) costurile pentru serviciile de marketing;
- (b) costurile de exploatare marginale generate în mod direct de acordurile cu Ryanair.
- (252) În conformitate cu acordul de marketing din 2003, costurile pentru serviciile de marketing sunt reflectate în tariful net de [...] * care trebuie plătit de Ryanair pentru fiecare pasager în ieșire de pe aeroport ⁽¹²¹⁾. De asemenea, al doilea acord de marketing din 2008 a introdus o sumă fixă de [...] * EUR pentru anul 2008 și de [...] * EUR pentru anul 2009, care trebuie plătită de aeroport întreprinderii AMS.
- (253) În ceea ce privește costurile de exploatare marginale suportate în legătură directă cu Ryanair, Comisia va lua în considerare suma lunară de 12 137,50 EUR furnizată inițial de Germania în tabelul din aprilie 2003, care în 2008 se ridică la 13 401 EUR, luând în considerare o rată anuală a inflației de 2 %. Suma va fi actualizată anual în funcție de inflație (2 % pe an).
- (254) Pentru a evalua veniturile marginale, Comisia va lua în considerare următoarele venituri:
- (a) venituri din activități aeronautice: veniturile preconizate pentru fiecare pasager în ieșire în cadrul zborurilor oferite de Ryanair ar trebui să se ridice la [...] * pentru perioada în cauză, în conformitate cu acordul de marketing din 7 aprilie 2003, reprezentând tariful net pe pasager în ieșire, inclusiv toate tarifele care urmează să fie plătite de Ryanair aeroportului AOC pentru una până la patru rotații ⁽¹²²⁾;
- (b) venituri din activități non-aeronautice: astfel cum se explică în considerentul 246 litera (b), în lipsa oricărei informații *ex ante* relevante, în mod excepțional, Comisia se va baza pe date *ex post* și media de 1,50-2,00 EUR [...] * pare adecvată pentru anul 2009. Cifra va fi ajustată pe baza unei rate a inflației de 2 %. Veniturile provenite din activități non-aeronautice se vor aplica atât pentru pasagerii în ieșire, cât și pentru cei în intrare.
- (255) Comisia va lua în considerare un număr de pasageri în conformitate cu numărul pe care ar fi trebuie să îl estimeze Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH în 2008. Acordul de servicii de marketing din 2008 menționează printre obiectele sale rute între AOC și Londra de patru ori pe săptămână în sezonul de iarnă și zilnic în sezonul de vară, precum și un zbor de legătură către Girona, disponibil doar în sezonul de vară, de trei ori pe săptămână ⁽¹²³⁾. Luând în considerare un coeficient de ocupare de 80 % pentru o aeronavă cu 189 de locuri ⁽¹²⁴⁾, Comisia calculează un număr anual preconizat de 45 333 de pasageri pentru zborurile spre Londra și de 13 797 de pasageri pentru zborurile spre Girona.
- (256) Germania nu a furnizat nicio rată de actualizare sau costul mediu ponderat al capitalului pentru aeroport. Prin urmare, Comisia va lua în considerare o rată de actualizare de 5,59 %, pe baza Comunicării sale din 2008 privind ratele de referință ⁽¹²⁵⁾, ceea ce conduce la o rată de bază de 4,59 % pentru Germania în perioada cuprinsă între 1 iulie 2008 și 31 august 2008, la care trebuie să se adauge 100 de puncte de bază.

⁽¹²⁰⁾ O altă opțiune ar fi fost ca analiza să fie efectuată pentru perioada 28 august 2008-27 august 2010, pe durata efectivă a acordului: întrucât toate ipotezele rămân neschimbate, Comisia decide să efectueze analiza pe o perioadă de doi ani, fără specificații suplimentare. Acest lucru simplifică analiza și oferă același rezultat.

⁽¹²¹⁾ La data încheierii celui de al doilea acord de marketing (28 august 2008), tariful net pe pasager în ieșire, care trebuia să fie plătit de Ryanair aeroportului AOC, a fost de [...] * EUR, întrucât numărul de rotații nu a depășit cifra patru.

⁽¹²²⁾ În 2003, a fost convenită o singură rotație între Londra-Stansted și Altenburg.

⁽¹²³⁾ Astfel cum este indicat în nota de subsol 48, sezonul de vară IATA are o durată de șapte luni, iar sezonul de iarnă are o durată de cinci luni.

⁽¹²⁴⁾ Capacitatea de zbor menționată în acordul de marketing din 2008.

⁽¹²⁵⁾ Comunicare a Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont (JO C 14, 19.1.2008, p. 6) – Tabel conex privind ratele de bază pentru cele 27 de state membre ale UE (1.7.2008-30.6.2013).

- (257) Tabelul 18 prezintă planul de afaceri progresiv rezultat, care include toate ipotezele descrise. Un astfel de plan ar fi trebuit să fie luat în considerare de către Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, înainte de semnarea acordului de marketing cu AMS în 2008, pentru a confirma că acordul respectiv a contribuit în mod progresiv la rentabilitatea aeroportului. Valoarea actualizată netă a fluxurilor de numerar este pozitivă. Acest lucru dovedește că al doilea acord de marketing, coroborat cu acordul de servicii aeroportuare și cu acordul de marketing din 2003, ar fi fost profitabil pentru aeroport din perspectivă *ex ante*.

Tabelul 18

Plan de afaceri *ex ante* pentru acordurile de servicii aeroportuare și de marketing din 2003 + acordul de marketing din 28 august 2008

	Anul 1	Anul 2
Numărul anual al pasagerilor în ieșire	59 130	59 130
VENITURI PRECONIZATE (în EUR)		
Tariful net care trebuie plătit de Ryanair pentru fiecare pasager în ieșire	[...]*	[...]*
Total venituri din activități aviatice	[...]*	[...]*
Venituri din activități nonaeronautice pe pasager	[...]*	[...]*
Total venituri din activități nonaeronautice	[...]*	[...]*
Total venituri anuale	[...]*	[...]*
CHELTUIELI PRECONIZATE (în EUR)		
Tarife de marketing fixe	[...]*	[...]*
Cheltuieli de exploatare lunare	13 401	13 669
Cheltuieli de exploatare anuale	160 812	164 028
Cheltuieli totale anuale	[...]*	[...]*
REZULTAT ANUAL NET (în EUR)	141 938	42 455
Rata de actualizare	5,59 %	
Valoare actualizată netă (în EUR)	182 146	

— Acordurile de servicii aeroportuare și de marketing din 2003 + acordul de marketing din 25 ianuarie 2010

- (258) Comisia va examina, prin intermediul unei analize *ex ante*, dacă acordul de marketing încheiat la 25 ianuarie 2010 cu AMS, împreună cu acordul de servicii aeroportuare și acordul de marketing din 2003, contribuie în mod progresiv la rentabilitatea aeroportului. Prin urmare, Comisia va stabili costurile și veniturile marginale pe care Flugplatz Altenburg Nobitz GmbH ar fi putut preconiza că le va obține din noul acord, pe baza informațiilor avute la dispoziție în 2010.
- (259) Durata acordului din 2010 este de peste un an (acordul începe la 25 ianuarie 2010 și se încheie la un an după introducerea primului zbor de legătură, care ar fi avut loc în sezonul de vară 2010). Cu toate acestea, serviciile furnizate de Ryanair acoperă o perioadă de șapte luni (sezonul de vară IATA). Prin urmare, Comisia va efectua analiza progresivă pe baza unei perioade de șapte luni.
- (260) Costurile marginale includ:
- (a) costurile pentru serviciile de marketing;
 - (b) costurile de exploatare marginale generate în mod direct de acordurile cu Ryanair.
- (261) În conformitate cu acordul de marketing din 2003, costurile pentru serviciile de marketing sunt reflectate în tariful net de [...] * care trebuie plătit de Ryanair pentru fiecare pasager în ieșire de pe aeroport ⁽¹²⁶⁾. De asemenea, al treilea acord de marketing din 2010 a introdus o sumă fixă de [...] * EUR pentru anul 2010, care trebuie plătită de aeroport întreprinderii AMS.
- (262) În ceea ce privește costurile de exploatare marginale suportate în legătură directă cu Ryanair, Comisia va lua în considerare suma lunară de 12 137,50 EUR furnizată inițial de Germania în tabelul din aprilie 2003, care în 2010 se ridică la 13 942 EUR, luând în considerare o rată anuală a inflației de 2 %.
- (263) Pentru a evalua veniturile marginale, Comisia va lua în considerare următoarele venituri:
- (a) venituri din activități aeronautice: veniturile preconizate pentru fiecare pasager în ieșire în cadrul zborurilor oferite de Ryanair ar trebui să se ridice la [...] * pentru perioada în cauză, în conformitate cu acordul de marketing din 7 aprilie 2003, reprezentând tariful net pe pasager în ieșire, inclusiv toate tarifele care urmează să fie plătite de Ryanair aeroportului AOC pentru una până la patru rotații ⁽¹²⁷⁾;
 - (b) venituri din activități nonaeronautice: astfel cum se explică în considerentul 246 litera (b), în lipsa oricărei informații *ex ante* relevante, în mod excepțional, Comisia își va fundamenta analiza pe datele *ex post* furnizate de Germania în tabelul 16. Comisia va considera că, în ianuarie 2010, atunci când a fost semnat al treilea acord de marketing, aeroportul ar fi luat în considerare, la determinarea veniturilor probabile provenite din activități nonaeronautice, veniturile efective din anii precedenți, care au crescut în mod semnificativ în comparație cu 2006 și 2007. Prin urmare, pare probabil că, în 2010, aeroportul și-ar fi întemeiat previziunile privind veniturile provenite din activități nonaeronautice pe cei doi ani precedenți, ceea ce ar conduce la un tarif mediu de 1,80-2,30 EUR [...] * pe pasager pentru 2008 și 2009. Veniturile provenite din activități nonaeronautice se vor aplica atât pentru pasagerii în ieșire, cât și pentru cei în intrare.
- (264) Comisia va lua în considerare un număr de pasageri în funcție de numărul pe care ar fi trebuit să îl estimeze Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ca urmare a semnării acordului de servicii de marketing din 2010. Acordul menționează printre obiectele sale zboruri zilnice în sezonul de vară între AOC și Londra, începând din vara anului 2010, zboruri către Girona de trei ori pe săptămână și zboruri către Alicante de două ori pe săptămână. Luând în considerare un coeficient de ocupare de 80 % pentru o aeronavă cu 189 de locuri ⁽¹²⁸⁾, Comisia calculează, pentru perioada de zbor de șapte luni, un număr de 32 193 de pasageri pentru zborurile către Londra, 13 797 de pasageri pentru zborurile către Barcelona și 9 198 de pasageri pentru zborurile către Alicante.
- (265) Tabelul 19 prezintă planul de afaceri progresiv rezultat, care include toate ipotezele descrise care ar fi trebuit să fie luate în considerare de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH înainte de semnarea acordului de marketing în 2010 cu AMS, pentru a se asigura că acordul contribuie în mod progresiv la rentabilitatea aeroportului. Fluxul de numerar în cursul perioadei respective este negativ. Acest lucru dovedește că al treilea acord de marketing, coroborat cu acordul de servicii aeroportuare și cu acordul de marketing din 2003, nu era profitabil pentru aeroport din perspectivă *ex ante*.

⁽¹²⁶⁾ La data încheierii celui de al treilea acord de marketing (25 ianuarie 2010), tariful net pe pasager în ieșire, care trebuie să fie plătit de Ryanair aeroportului AOC, era de [...] *, întrucât numărul de rotații nu depășea cifra patru.

⁽¹²⁷⁾ În 2003, a fost convenită o singură rotație între Londra-Stansted și Altenburg.

⁽¹²⁸⁾ Capacitatea de zbor menționată în acordul de marketing din 2010.

Tabelul 19

Plan de afaceri ex ante pentru acordurile de servicii aeroportuare și de marketing din 2003 + acordul de marketing din 25 ianuarie 2010

	Sezonul de vară 2010
Număr de pasageri în ieșire	55 188
VENITURI PRECONIZATE (în EUR)	
Tariful net care trebuie plătit de Ryanair pentru fiecare pasager în ieșire	[...]*
Total venituri din activități aviatice	[...]*
Venituri din activități nonaeronautice pe pasager	[...]*
Total venituri din activități nonaeronautice	[...]*
Total venituri	[...]*
CHELTUIELI PRECONIZATE (în EUR)	
Tarife de marketing fixe	[...]*
Cheltuieli de exploatare lunare	13 943
Cheltuieli totale de exploatare	97 601
Cheltuieli totale	[...]*
REZULTAT NET (în EUR)	– 318 569

(266) În consecință, în 2010, aeroportul a plătit companiei aeriene Ryanair/întreprinderii AMS suma de [...]* EUR pentru șapte luni de servicii de zbor, care au generat venituri din activități aeronautice în valoare de [...]* EUR și venituri din activități nonaeronautice în valoare de [...]* EUR. Începând cu 2003, data la care a inițiat relațiile comerciale cu Ryanair, și până în prezent, aeroportul nu a fost niciodată rentabil, chiar și la nivel operațional, în absența contribuțiilor publice.

— Concluzie

(267) În concluzie, Comisia consideră, pe de o parte, că respectivele condiții oferite companiei aeriene Ryanair/întreprinderii AMS în cadrul combinației dintre acordul de servicii aeroportuare încheiat la 3 martie 2003 și acordurile de marketing încheiate la 7 aprilie 2003 și la 28 august 2008 între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair/AMS sunt compatibile cu piața. Prin urmare, Comisia consideră că Ryanair/AMS nu au beneficiat de un avantaj economic selectiv prin respectiva combinație de acorduri.

- (268) Comisia consideră, pe de altă parte, că respectivele condiții oferite companiei aeriene Ryanair/întreprinderii AMS în cadrul combinației dintre acordul de servicii aeroportuare încheiat la 3 martie 2003 și acordurile de marketing încheiate la 7 aprilie 2003 și la 25 ianuarie 2010 între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair/AMS nu sunt compatibile cu piața. Prin urmare, Comisia consideră că Ryanair/AMS au beneficiat de un avantaj economic selectiv prin respectiva combinație de acorduri.

Caracterul selectiv

- (269) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE prevede că, pentru a fi definită ca ajutor de stat, o măsură trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri”. Comisia observă că acordurile de servicii aeroportuare și de marketing au fost încheiate doar cu Ryanair și cu filiala deținută integral de compania aeriană, AMS, care oferă servicii de marketing.
- (270) Deși alte companii aeriene (Eurowings și Air Berlin) au oferit zboruri din Altenburg în perioada 2000-2002, acestea nu au beneficiat de astfel de acorduri de marketing. Germania susține că respectivele condiții din acordul de servicii încheiat cu Ryanair au fost elaborate în conformitate cu lista tarifelor de aeroport în vigoare la momentul respectiv și aplicabilă tuturor companiilor aeriene potențiale. Cu toate acestea, Comisia este de opinie că tocmai combinația între acordul de servicii specific și acordurile de marketing ulterioare au oferit un avantaj companiei aeriene Ryanair. Astfel, toate acordurile constituie măsuri selective în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

- (271) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale în interiorul Uniunii, trebuie să se considere că acestea din urmă sunt afectate de ajutorul respectiv ⁽¹²⁹⁾. Conform jurisprudenței constante ⁽¹³⁰⁾, pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să se afle în concurență cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.
- (272) Acordurile de servicii și de marketing în cauză contribuie la reducerea semnificativă a tarifelor de aeroport plătite de Ryanair, ceea ce reduce cheltuielile normale de exploatare ale unei companii aeriene care beneficiază de o astfel de reducere. Prin urmare, compania aeriană respectivă este în măsură să își consolideze poziția pe piață. De asemenea, sectorul transportului aerian este caracterizat printr-o concurență intensă între operatorii din diferite state membre, în special de la intrarea în vigoare a celei de a treia etape a procesului de liberalizare a transportului aerian („al treilea pachet”) la 1 ianuarie 1993 ⁽¹³¹⁾. Prin urmare, tarifele reduse afectează schimburile comerciale dintre statele membre și denaturează sau amenință să denatureze concurența în sectorul transportului aerian.
- (273) Prin urmare, acordurile de servicii și de marketing încheiate cu Ryanair denaturează sau amenință să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

Concluzie

- (274) Comisia concluzionează că acordul de servicii aeroportuare încheiat la 3 martie 2003, împreună cu acordurile de marketing încheiate între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair/AMS la 7 aprilie 2003 și la 28 august 2008 – acordate după pronunțarea hotărârii în cauza Aéroports de Paris – nu constituie ajutor de stat pentru Ryanair/AMS în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (275) Comisia concluzionează că acordul de servicii aeroportuare încheiat la 3 martie 2003, împreună cu acordurile de marketing încheiate între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair/AMS la 7 aprilie 2003 și la 25 ianuarie 2010 – acordate după pronunțarea hotărârii în cauza Aéroports de Paris – constituie ajutor de stat pentru Ryanair/AMS în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8.2. COMPATIBILITATEA AJUTORULUI

8.2.1. Măsura 1: Finanțarea infrastructurii aeroportuare de pe aeroportul AOC

- (276) Comisia trebuie să verifice dacă ajutorul poate fi considerat compatibil cu piața internă. Articolul 107 alineatul (3) din TFUE prevede anumite excepții de la regula generală prevăzută la articolul 107 alineatul (1) din TFUE

⁽¹²⁹⁾ Cauza 730/79 Philip Morris, Rec., 1980, p. I-2671, punctul 11.

⁽¹³⁰⁾ Cauza T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comisia, Rec., 1998, p. II-717, punctul 46.

⁽¹³¹⁾ A se vedea Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului (JO L 240, 28.8.1992, p. 1), Regulamentul (CE) nr. 2408/92 al Consiliului (JO L 240, 28.8.1992, p. 8) și Regulamentul (CE) nr. 2409/92 al Consiliului (JO L 240, 28.8.1992, p. 15).

conform căreia ajutorul de stat nu este compatibil cu piața internă. Ajutorul în cauză poate fi evaluat numai pe baza articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, care prevede că sunt 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”.

- (277) În această privință, orientările din 2014 privind sectorul aviației furnizează un cadru pentru a evalua dacă ajutoarele acordate aeroporturilor pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. Astfel cum este prevăzut în considerentul 173 din orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia va aplica normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate aeroporturilor. În consecință, Comisia nu va aplica principiile prevăzute în orientările din 2014 privind sectorul aviației în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014, data adoptării orientărilor.
- (278) Finanțarea infrastructurii aeroportului AOC a fost acordată între 2000 și 2011. Prin urmare, principiile enunțate în orientările din 2005 privind sectorul aviației se aplică pentru evaluarea compatibilității finanțării infrastructurii acordate între 2005 și 2011. În ceea ce privește finanțarea infrastructurii acordată înainte de 2005, la momentul respectiv nu erau în vigoare criteriile specifice de evaluare a compatibilității ajutoarelor pentru investiții acordate aeroporturilor. Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze măsurile în mod direct, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, ținând cont de practica sa decizională în materie. Practicile Comisiei în ceea ce privește evaluarea compatibilității ajutoarelor acordate administratorilor aeroporturilor au fost consolidate prin orientările din 2005 privind sectorul aviației. Prin urmare, Comisia va evalua compatibilitatea ajutorului pentru investiții acordat întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, înainte de 2005, pe baza criteriilor stabilite în orientările din 2005 privind sectorul aviației.
- (279) Orientările din 2005 privind sectorul aviației furnizează un cadru pentru a evalua dacă ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. În conformitate cu punctul 61 din orientările din 2005 privind sectorul aviației, Comisia trebuie să verifice dacă:
- (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;
 - (e) dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură contrară interesului comun.
- (280) În plus față de cerința de a respecta criteriile specifice de compatibilitate prevăzute în orientările din 2005 privind sectorul aviației, ajutoarele de stat pentru aeroporturi, la fel ca toate celelalte măsuri de ajutor de stat, ar trebui să aibă un efect de stimulare. De asemenea, pentru a fi compatibile, ajutoarele trebuie să fie necesare și proporționale în raport cu obiectivul legitim urmărit ⁽¹³²⁾.

8.2.1.1. *Construirea și operarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar (dezvoltare regională, accesibilitate etc.)*

- (281) Conform declarațiilor Germaniei și actului constitutiv al operatorului aeroportuar, obiectivul acestuia din urmă este de a îmbunătăți infrastructura relevantă din punct de vedere economic în vederea consolidării puterii economice a regiunilor Turingia de Est și Saxonia de Vest.
- (282) Prin finanțarea principalelor proiecte de infrastructură din aeroport în perioada în cauză, landul Turingia a urmărit să îmbunătățească accesibilitatea regiunii și, astfel, să stimuleze dezvoltarea regională și crearea de noi locuri de muncă într-o regiune slabă din punct de vedere structural, întrucât legăturile strategice pentru transportul de pasageri și de marfă sunt esențiale pentru competitivitatea economiei și industriei locale.

⁽¹³²⁾ În conformitate cu jurisprudența constantă, Comisia poate declara o măsură de ajutor compatibilă numai în cazul în care aceasta este necesară pentru atingerea unui obiectiv legitim (a se vedea, de exemplu, cauza 730/79 Philip Morris, cauza C-390/06 Nuova Agricast, cauza T-162/06 Kronoply).

- (283) Într-adevăr, în 2007, Germania și-a întemeiat evaluarea privind finanțarea infrastructurii pe studiul Klophaus, care afirma, în special, că efectele directe, indirecte, catalizatoare și induse ale aeroportului AOC pentru economia și atractivitatea regiunii, în special în ceea ce privește crearea de locuri de muncă, sunt pozitive și semnificative. Un număr tot mai mare de pasageri ar permite aeroportului AOC să devină un aeroport regional, ceea ce ar oferi landului Altenburger șansa de a-și modifica profilul internațional și, prin urmare, de a-și îmbunătăți structurile economice și de afaceri. Conform studiului, AOC ar fi generat beneficii economice globale importante, de interes comun pentru întreaga regiune a Germaniei Centrale.
- (284) În această privință, astfel cum se arată în tabelul 1, numărul de pasageri pe aeroport a crescut semnificativ până în perioada 2007-2010: aeroportul a atras în regiune un număr de pasageri în intrare care este de o importanță deosebită pentru economia zonei. La începutul anului 2000 și până aproximativ în 2007, previziunile privind traficul au fost pozitive și au susținut necesitatea de a continua dezvoltarea infrastructurii. De asemenea, aeroportul în sine a avut un rol important în calitate de angajator și a creat, indirect, locuri de muncă induse în regiune ⁽¹³³⁾.
- (285) Investițiile în infrastructura în cauză nu au constituit o duplicare a infrastructurii existente. Aeroportul cel mai apropiat de AOC este aeroportul Leipzig-Halle, situat la aproximativ 85 km și la peste o oră de mers cu mașina față de AOC. De asemenea, aeroportul Leipzig-Halle este un aeroport internațional și deservește atât zona Leipzig (Saxonia), cât și zona Halle (Saxonia-Anhalt). AOC, în calitate de aeroport regional, deservește partea de sud a landului Turingia. Dintr-o perspectivă de afaceri, aeroportul este relevant pentru întreprinderile situate în zona industrială din apropiere.
- (286) Prin urmare, Comisia poate să concluzioneze că finanțarea infrastructurii pe aeroportul AOC îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar.

8.2.1.2. *Infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit*

- (287) În conformitate cu actul constitutiv, obiectivul întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH este de a îmbunătăți infrastructura relevantă din punct de vedere economic în vederea consolidării puterii economice din Turingia de Est și Saxonia de Vest. În perioada 2000-2011, aeroportul a realizat investițiile în infrastructură necesare pentru a răspunde cerințelor legate de obiectivul stabilit.
- (288) La începutul perioadei în cauză, au fost necesare investiții pentru a adapta infrastructura globală la necesitățile companiilor aeriene în ceea ce privește transformarea fostului aeroport militar în aeroport civil.
- (289) Ulterior, potrivit Germaniei, investițiile în infrastructură pe aeroportul AOC au fost necesare pentru a îndeplini cerințele în materie de securitate și siguranță a aeroportului, în vederea creșterii numărului de pasageri, obiectiv vizat de acordul de servicii încheiat cu Ryanair. Investițiile au fost necesare pentru renovarea și modernizarea aeroportului. Au fost luate măsuri de securitate și siguranță pe tot parcursul perioadei pentru a adapta aeroportul la creșterea anticipată a numărului de pasageri în cadrul zborurilor deservite de Ryanair. Toate studiile ⁽¹³⁴⁾ realizate în 2007 pentru a evalua viabilitatea economică a aeroportului au preconizat o creștere a activității pe aeroportul AOC în perioada 2007-2015.
- (290) Lucrările de reconstrucție a terminalului din 2009 au fost efectuate pentru a asigura conformitatea cu cerințele de siguranță și de handling separat al pasagerilor din spațiul Schengen și din afara spațiului Schengen. Potrivit Germaniei, s-au avut în vedere alternative la reconstrucție, dar, datorită creșterii numărului de pasageri și costurilor ridicate aferente opțiunilor alternative, s-a ales soluția pe termen lung de reconstrucție a terminalului.
- (291) Întrucât operatorul aeroportuar nu dispunea de fonduri suficiente și Germania susține că principalele investiții au vizat activități de interes public, a fost necesară finanțarea publică.
- (292) Prin urmare, Comisia consideră că investițiile în infrastructură au fost necesare pentru adaptarea acesteia la numărul în creștere de pasageri, precum și pentru a răspunde cerințelor actuale privind modernizarea infrastructurii aeroportuare. Aeroportul putea răspunde nevoilor de conectivitate și de dezvoltare a regiunii numai pe baza infrastructurii construite.

⁽¹³³⁾ A se vedea considerentul 96.

⁽¹³⁴⁾ A se vedea nota de subsol 34.

- (293) Necesitatea și proporționalitatea ajutorului pentru investiții acordat întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH rezultă, așadar, din nevoia de a respecta cerințele actuale privind modernizarea infrastructurii aeroportuare. Prin urmare, Comisia concluzionează că investițiile în infrastructura în cauză au fost necesare și proporționale cu obiectivul stabilit.

8.2.1.3. *Infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente*

- (294) Perspectivele pe termen mediu de utilizare a infrastructurii existente au fost satisfăcătoare, cel puțin până în 2009. Consiliul de administrație al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH prevăzuse deja o sumă totală de aproximativ 20 de milioane EUR pentru investițiile în infrastructură pe parcursul întregii perioade 2000-2010. Numărul anual al pasagerilor a continuat să crească până în perioada de vârf 2008-2009.
- (295) După o perioadă de creștere economică semnificativă, traficul aerian în Germania și în Europa a fost afectat în mod negativ de criza economică și financiară din 2009, care a condus la o reducere de 4,6 % a transportului aerian de pasageri în Germania în 2009, acesta fiind astfel unul dintre anii cei mai nefavorabili pentru traficul aerian. Cu toate acestea, tendința generală de dezvoltare a transportului aerian nu a fost stopată, ci doar amânată. Începând cu luna iunie 2010, ratele lunare de creștere a traficului aerian de călători în Germania au crescut din nou și au fost cu 7 % mai mari decât cele din anul precedent. Conform previziunilor, începând cu anul 2009, Germania a beneficiat de o creștere economică puternică de aproximativ 3 % pe an. În mod normal, creșterea pieței de trafic aerian este mai mare decât creșterea economică generală ⁽¹³⁵⁾.
- (296) Cele trei studii realizate în 2007 ⁽¹³⁶⁾ prevedeau toate că operatorul aeroportuar își va îmbunătăți rezultatele anuale și va obține venituri din exploatare aproape echilibrate până în 2015, precum și consolidarea zonei industriale din apropiere. Acest fapt a fost confirmat de proiectul de plan de afaceri elaborat pentru perioada 2007-2015. Germania și-a întemeiat raționamentul pe rentabilitatea traficului low-cost și pe scenariul posibil în care AOC ar putea ajunge la 500 000 de pasageri până în 2015.

- (297) Prin urmare, conform informațiilor furnizate de Germania, infrastructura în cauză ar fi răspuns cererii pe termen mediu în ceea ce privește companiile aeriene și pasagerii și ar fi oferit perspective încurajatoare de utilizare.

8.2.1.4. *Toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la aceasta în mod egal și nediscriminatoriu*

- (298) Germania confirmă că, în pofida faptului că Ryanair era singura companie aeriană care deservea aeroportul AOC în perioada 2003-2011, infrastructura a fost deschisă tuturor utilizatorilor potențiali, fără nicio discriminare nejustificată din punct de vedere comercial.

8.2.1.5. *Dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură contrară interesului comun*

- (299) În conformitate cu punctul 39 din orientările din 2005 privind sectorul aviației, categoria de aeroport oferă o indicație privind măsura în care aeroporturile concurează între ele și, în consecință, privind măsura în care finanțarea publică acordată unui aeroport poate denatura concurența. Orientările din 2005 privind sectorul aviației prevăd că este puțin probabil ca finanțarea acordată micilor aeroporturi regionale (categoria D) să denatureze concurența sau să afecteze comerțul într-o măsură contrară interesului comun. Acest lucru nu poate fi considerat, totuși, ca o prezumție sau o declarație că denaturările concurenței și efectele asupra comerțului sunt excluse.
- (300) Aeroportul AOC a deservit întotdeauna mai puțin de 150 000 de pasageri pe an în cursul perioadei în cauză, astfel încât acesta poate fi considerat un aeroport regional mic (categoria D) în conformitate cu orientările din 2005 privind sectorul aviației.

⁽¹³⁵⁾ Poziția actualizată asupra previziunilor privind cererea pentru aeroportul KasselCalden [Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden], Intraplan Consult GmbH, 12 martie 2012, p. 8.

⁽¹³⁶⁾ A se vedea nota de subsol 34.

- (301) Aeroportul AOC este, în mod tipic, un aeroport cu caracter regional, aspect reflectat de faptul că un număr semnificativ de pasageri care utilizează aeroportul provin din landul Turingia. Având în vedere zona deservită de aproximativ 100 km și timpul de călătorie de 60 de minute, se poate presupune că cel mai apropiat aeroport, aeroportul Leipzig-Halle (situat la 85 km și la o distanță de călătorie de aproximativ 1 oră și 10 minute față de AOC), se află la limita exterioară a aceleiași zone deservite. Aeroportul Leipzig-Halle este un aeroport internațional și deservește atât zona Leipzig (Saxonia), cât și zona Halle (Saxonia-Anhalt). AOC, în calitate de aeroport regional, deservește partea de sud a landului Turingia.
- (302) În afară de distanța geografică care le separă, ambele aeroporturi urmează modele de afaceri care diferă în mod semnificativ și vizează categorii de pasageri diferite. Aeroportul Leipzig-Halle este un aeroport consacrat și are o infrastructură mai sofisticată, care oferă un confort sporit pentru pasageri. Acesta oferă zboruri atât internaționale, cât și interne, o serie de destinații de vacanță și transport aerian de mărfuri. AOC are o infrastructură cu un confort mai redus și modelul său de afaceri s-a bazat pe transportatori aerieni low-cost.
- (303) Pe baza celor de mai sus, Comisia poate concluziona, prin urmare, că ajutorul pentru investiții acordat întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nu denaturează concurența și nici nu afectează comerțul într-o măsură contrară interesului comun.

8.2.1.6. Ajutorul are un efect de stimulare și este necesar și proporțional

- (304) Ajutorul pentru finanțarea infrastructurii acordat de Germania întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ar trebui să aibă un efect de stimulare și să fie necesar și proporțional în raport cu obiectivul legitim urmărit.
- (305) Comisia trebuie să stabilească dacă ajutorul de stat acordat întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a avut ca rezultat schimbarea comportamentului întreprinderii beneficiare astfel încât aceasta să se implice în activități care contribuie la atingerea unui obiectiv de interes public (i) pe care nu le-ar desfășura în absența ajutorului sau (ii) pe care le-ar desfășura într-un mod diferit sau mai restrâns. De asemenea, ajutorul este considerat proporțional numai în cazul în care același rezultat nu putea fi obținut cu un ajutor mai redus și cu mai puține denaturări. Aceasta înseamnă că valoarea și intensitatea ajutorului trebuie să se limiteze la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.
- (306) Conform informațiilor furnizate de Germania, investițiile în infrastructură necesare pentru a ajunge la standardul unui aeroport operațional deschis pentru zborurile comerciale nu ar fi putut fi realizate în absența ajutorului de stat. Aeroportul a fost generator de pierderi în cea mai mare parte a perioadei în cauză. Germania a considerat întotdeauna că un astfel de aeroport regional nu ar putea funcționa în absența finanțării publice. În special, în absența ajutorului, aeroportul nu ar fi atins nivelurile de servicii preconizate pentru companiile aeriene și pasageri, iar nivelul activității economice a aeroportului ar fi fost redus.
- (307) Prin urmare, se poate concluziona că măsura de ajutor în cauză a avut un efect de stimulare, întrucât aceasta a permis beneficiarului să realizeze investițiile necesare.
- (308) În ceea ce privește evaluarea proporționalității ajutorului, se poate considera că intensitatea ajutorului pentru proiect a fost limitată la investițiile necesare pentru transformarea acestuia din aeroport militar în aeroport civil, deschis tuturor companiilor aeriene potențiale. De asemenea, procesul de finanțare a investițiilor în cadrul întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a fost organizat astfel încât să se evite orice supracompensare: la sfârșitul fiecărui an, a fost aprobat un plan de afaceri pentru anul următor, care a fost revizuit ulterior în cursul anului în vederea adaptării sale la realitatea comercială⁽¹³⁷⁾. Aeroportul a trebuit să ramburseze finanțatorilor publici diferența în cazul unui eventual excedent de finanțare în cadrul unui proiect. Întrucât valoarea ajutorului s-a limitat la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc, ajutorul pentru investiții în cauză poate fi considerat, prin urmare, necesar și proporțional în raport cu obiectivul legitim.

8.2.1.7. Concluzie

- (309) Având în vedere evaluarea de mai sus, Comisia concluzionează că ajutorul pentru investiții acordat întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH este compatibil cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, întrucât acesta respectă condițiile de compatibilitate prevăzute la punctul 61 din orientările din 2005 privind sectorul aviației. Prin urmare, măsura este compatibilă cu piața internă.

⁽¹³⁷⁾ Germania a furnizat planuri de afaceri anuale („Wirtschaftsplan”) pentru perioada 2000-2005, cu planuri de afaceri modificate corespunzătoare („Nachtrag zum Wirtschaftsplan”).

8.2.2. Măsura 2: Finanțarea pierderilor din exploatare ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH în perioada 2000-2011

- (310) 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 stabilite 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 4 aprilie 2014 și de începutul perioadei de tranziție ⁽¹³⁸⁾.
- (311) Orientările din 2014 privind sectorul aviației prevăd condițiile în care ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor pot fi declarate compatibile cu piața internă în înțelesul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE ⁽¹³⁹⁾. În conformitate cu punctul 137 din orientările din 2014 privind sectorul aviației ⁽¹⁴⁰⁾, pentru ca ajutoarele de exploatare acordate înainte de publicarea orientărilor respective să fie considerate compatibile cu piața internă, trebuie să fie îndeplinite următoarele condiții cumulative:
- (a) măsura de ajutor trebuie să contribuie la un obiectiv de interes comun bine definit;
 - (b) trebuie să fie necesară intervenția statului;
 - (c) măsura de ajutor trebuie să fie un instrument de politică corespunzător pentru abordarea obiectivului de interes comun;
 - (d) trebuie să existe un efect stimulantiv;
 - (e) valoarea ajutorului trebuie să se limiteze la minimumul necesar; și
 - (f) efectele negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre trebuie să fie evitate.

8.2.2.1. Contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit

- (312) În conformitate cu secțiunea 5.1.2 litera (a) din orientările din 2014 privind sectorul aviației, pentru a li se acorda aeroporturilor timpul necesar să se adapteze la noile realități ale pieței și pentru a se evita orice perturbare a traficului aerian și a conectivității regiunilor, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor vor fi considerate ca fiind contribuții la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun, în cazul în care: (i) sporesc mobilitatea cetățenilor Uniunii și conectivitatea regiunilor prin stabilirea de puncte de acces pentru zborurile efectuate în interiorul Uniunii; sau (ii) combat congestiunea traficului aerian în principalele noduri aeroportuare ale Uniunii; sau (iii) facilitează dezvoltarea regională.
- (313) Potrivit autorităților germane, finanțarea pierderilor din exploatare ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a fost necesară pentru a menține continuitatea operațiunilor pe aeroport, cu scopul de a realiza obiectul de activitate al întreprinderii precizat în actul constitutiv, care constă în îmbunătățirea infrastructurii relevante din punct de vedere economic în vederea consolidării puterii economice a regiunilor Turingia de Est și Saxonia de Vest.
- (314) Având în vedere că, pentru a promova dezvoltarea regională în Germania Centrală, sunt necesare puncte de acces adecvate, a existat o necesitate fundamentală de a menține funcționarea aeroportului. Exploatarea aeroportului a contribuit la dezvoltarea regională și la crearea de locuri de muncă. Prin urmare, ajutorul de exploatare acordat a vizat, în mod evident, facilitarea dezvoltării regionale.

8.2.2.2. Necesitatea intervenției statului

- (315) În conformitate cu secțiunea 5.1.2 litera (b) din orientările din 2014 privind sectorul aviației, pentru a evalua dacă ajutorul de stat este eficace în atingerea unui obiectiv de interes comun, este necesar să se identifice problema care trebuie abordată. În această privință, orice ajutor de stat acordat unui aeroport trebuie să vizeze o situație în care ajutorul poate aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o ofere.

⁽¹³⁸⁾ Punctul 172 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽¹³⁹⁾ Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3), punctul 104.

⁽¹⁴⁰⁾ Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene, punctul 137.

- (316) Germania susține că intervenția statului a fost necesară, întrucât aeroportul întâmpina dificultăți în a-și asigura finanțarea operațiunilor din resurse proprii. Rapoartele financiare ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH afirmă frecvent că situația financiară a aeroportului a fost strict legată de contribuțiile acționarilor și de alte contribuții publice. Existența întreprinderii ar fi chiar periclitată fără aporturi de capital publice ⁽¹⁴¹⁾.
- (317) Prin ajutorul de exploatare, aeroportul a beneficiat de resursele necesare pentru a-și asigura operațiunile și a-și adapta modelul de afaceri la cerințele transportatorilor aerieni low-cost.
- (318) Comisia recunoaște că AOC este un aeroport regional mic, cu mai puțin de 150 000 de pasageri pe an, care, în condiții de piață normale, nu ar fi în măsură să își acopere în totalitate costurile de exploatare. Prin urmare, intervenția statului a fost necesară.

8.2.2.3. Caracterul adecvat al măsurii de ajutor

- (319) În conformitate cu secțiunea 5.1.2 litera (c) din orientările din 2014 privind sectorul aviației, pentru un aeroport, orice măsură de ajutor trebuie să fie un instrument de politică corespunzător pentru abordarea obiectivului de interes comun. Prin urmare, statul membru trebuie să demonstreze că nu există alte instrumente de politică sau de ajutor care produc efecte de denaturare mai reduse și care ar fi permis atingerea aceluiași obiectiv.
- (320) În opinia Germaniei, măsura de ajutor în cauză este adecvată pentru a aborda obiectivul de interes comun urmărit, care nu ar fi putut fi atins prin alte instrumente de politică care produc efecte de denaturare mai reduse.
- (321) Valoarea ajutorului a fost destinată să acopere deficitul de finanțare preconizat al costurilor de funcționare calculate pentru anul următor.
- (322) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că măsura în cauză a fost adecvată pentru realizarea obiectivului de interes comun urmărit.

8.2.2.4. Existența unui efect stimulat

- (323) În conformitate cu secțiunea 5.1.2 litera (d) din orientările din 2014 privind sectorul aviației, ajutoarele de exploatare au un efect stimulat în cazul în care este probabil ca, în absența lor, nivelul activității economice a aeroportului în cauză să se reducă în mod semnificativ. Evaluarea trebuie să ia în considerare prezența unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului pe aeroport.
- (324) Rapoartele financiare ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH subliniază faptul că existența întreprinderii ar fi pusă în pericol în absența aporturilor de capital public. În absența ajutorului de exploatare destinat acoperirii pierderilor operatorului aeroportuar, în cele din urmă, aeroportul ar fi devenit neviabil din cauza pierderilor din exploatare neacoperite.
- (325) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că măsura de ajutor în cauză a avut un efect stimulat.

8.2.2.5. Proporționalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimumul necesar)

- (326) În conformitate cu secțiunea 5.1.2 litera (e) din orientările din 2014 privind sectorul aviației, 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.
- (327) În speță, acționarii publici ai operatorului aeroportuar au stabilit valoarea ajutorului de exploatare pe baza unor planuri de afaceri anuale *ex ante* și au limitat-o la nevoile de finanțare ale aeroportului.
- (328) Parametrii planurilor de afaceri au fost actualizați în cursul exercițiului financiar în cauză prin raportare la rezultatele reale ale aeroportului. De exemplu, la 8 noiembrie 2002, consiliul de administrație a aprobat planul de afaceri pentru anul 2003 pe baza datelor disponibile în septembrie 2002. Planul de afaceri a fost actualizat ulterior la 24 octombrie 2003 de către consiliul de administrație, căruia i-a fost prezentat un plan de afaceri actualizat pe baza datelor disponibile în octombrie 2003 ⁽¹⁴²⁾.

⁽¹⁴¹⁾ A se vedea considerentul 43.

⁽¹⁴²⁾ Germania a pus la dispoziția Comisiei planuri de afaceri („Wirtschaftsplan”) pentru anii 2000-2005 și planuri de afaceri actualizate („Nachtrag zum Wirtschaftsplan”) pentru anii 2002-2005.

- (329) Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată că ajutorul de exploatare acordat în perioada respectivă a permis operatorului aeroportuar să își adapteze modelul de afaceri la noile cerințe operaționale legate de acordul de servicii încheiat cu Ryanair, deținând în permanență controlul asupra valorii finanțării necesare pentru a acoperi pierderile. Prin urmare, valoarea ajutorului a fost limitată la pierderile din exploatare estimate.
- (330) De asemenea, Germania afirmă că transformarea aeroportului în cadrul diferitelor proiecte ⁽¹⁴³⁾ începând din 2010-2012 a contribuit la reducerea deficitului de finanțare global al aeroportului și, prin urmare, a contribuțiilor din partea acționarilor. Ajutorul de exploatare a fost monitorizat pe parcursul întregii perioade în cauză, pentru a fi adaptat la necesitățile reale ale aeroportului.
- (331) Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul de exploatare în cauză a fost necesar și s-a limitat la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.

8.2.2.6. Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale

- (332) În conformitate cu secțiunea 5.1.2 litera (f) din orientările din 2014 privind sectorul aviației, în momentul evaluării compatibilității ajutoarelor de exploatare, Comisia va ține cont de denaturarea concurenței și de efectele asupra schimburilor comerciale. O indicație a potențialelor denaturări ale concurenței sau a efectelor asupra schimburilor comerciale poate fi faptul că aeroportul este situat în aceeași zonă pe care o deservește un alt aeroport cu capacități neutilizate.
- (333) În speță, Comisia observă că aeroportul cel mai apropiat este aeroportul Leipzig-Halle, care este situat la o distanță de 85 km și la 1 oră și 10 minute de mers cu mașina față de aeroportul AOC. Astfel cum s-a menționat în considerentele 299 și 300, modelul de afaceri al întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH a prevăzut de la bun început aducerea aeroportului la statutul de aeroport regional, destinat să contribuie la dezvoltarea zonei industriale din apropiere. Chiar dacă previziunea din studiul Klophaus din 2007 s-ar fi adevărit, aeroportul ar fi atins un număr de 500 000 de pasageri până în 2015, care nu ar fi fost suficient pentru a fi în măsură să concureze cu un aeroport cu peste două milioane de pasageri precum aeroportul Leipzig-Halle.
- (334) Pentru a limita și mai mult efectele negative asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale, Germania subliniază că infrastructura aeroportului AOC a fost deschisă tuturor potențialilor utilizatori și nu a fost rezervată unui anumit utilizator.
- (335) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că efectele negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre sunt limitate la minimum.

8.2.2.7. Concluzie

- (336) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că finanțarea pierderilor din exploatare ale întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH în perioada 2000-2011 este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE și conform condițiilor de compatibilitate prevăzute la secțiunea 5.1.2 din orientările din 2014 privind sectorul aviației.

8.2.3. Măsura 3: Tarifele de aeroport și plățile către Ryanair în temeiul combinației dintre acordul de servicii aeroportuare din 2003, acordul de marketing din 2003 și acordul de marketing din 2010

- (337) Germania susține că acordul de servicii aeroportuare și acordurile de servicii de marketing nu constituie ajutoare de stat, prin urmare, aceasta nu oferă niciun temei juridic pentru eventuala compatibilitate cu piața internă. În aceste condiții, nu se poate concluziona că ajutorul este incompatibil cu piața internă, având în vedere că sarcina de a dovedi compatibilitatea ajutorului cu piața internă, prin derogare de la dispozițiile articolului 107 alineatul (1) din TFUE, revine, în principal, statului membru în cauză, care trebuie să demonstreze îndeplinirea condițiilor derogării. De asemenea, Comisia consideră că ajutoarele de stat în cauză nu pot fi considerate ajutoare la înființare compatibile în temeiul normelor relevante.

⁽¹⁴³⁾ A se vedea considerentul 34.

8.2.3.1. *Cadrul juridic aplicabil*

(338) 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.”⁽¹⁴⁴⁾

(339) Orientările din 2005 privind sectorul aviației stipulează, la rândul lor, 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 TFUE], pe baza prezentelor orientări, în cazul în care plata ajutorului a început după publicarea orientărilor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.”

8.2.3.2. *Evaluarea compatibilității pentru acordul încheiat la 25 ianuarie 2010, în combinație cu acordul de servicii aeroportuare încheiat la 3 martie 2003 și cu acordul de marketing încheiat la 7 aprilie 2003*

(340) Acordul cu AMS a fost încheiat în 2010, după publicarea orientărilor din 2005 privind sectorul aviației. Ajutorul în cauză a fost acordat în temeiul acordului de marketing din 2010, ale cărui efecte se adaugă la cele două acorduri încheiate în 2003 care – luate în considerare în mod separat – nu constituie ajutor de stat. Prin urmare, compatibilitatea ajutorului trebuie să fie examinată în temeiul orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.

(341) Întrucât condițiile de compatibilitate pentru ajutoarele la înființare prevăzute la punctul 79 din orientările din 2005 privind sectorul aviației sunt cumulative, este necesar să se demonstreze că numai una dintre condițiile respective nu este îndeplinită pentru a se putea concluziona că ajutorul acordat companiilor aeriene nu este compatibil. Cu toate acestea, Comisia va analiza mai multe criterii stabilite în orientările din 2005 privind sectorul aviației pentru a evalua compatibilitatea măsurii de ajutor în cauză.

(342) Punctul 79 litera (c) din orientările din 2005 privind sectorul aviației prevede că, pentru a fi compatibil, ajutorul se aplică numai deschiderii de rute noi sau de noi frecvențe de zboruri. Acordul din 2010 vizează ruta zilnică către Londra, care exista din 2003, și ruta către Girona, care a fost inaugurată în 2007. Numai ruta către Alicante a fost inaugurată în 2010. Prin urmare, criteriul menționat nu este îndeplinit de măsura de ajutor în cauză.

(343) Punctul 79 litera (d) din orientările din 2005 privind sectorul aviației impune viabilitatea pe termen lung și caracterul degresiv al măsurii în cauză: „ruta care primește ajutorul trebuie, în ultimă instanță, să se dovedească profitabilă, adică trebuie cel puțin să își acopere costurile, fără finanțare publică. Din acest motiv, ajutorul la înființare trebuie să fie degresiv și să aibă o durată limitată.” Nu există niciun indiciu că rutele în cauză ar putea să devină rentabile pentru Ryanair fără finanțarea publică prevăzută în temeiul acordurilor de marketing. Acest lucru este confirmat de faptul că Ryanair a renunțat la rutele respective atunci când finanțarea publică nu s-a mai acordat.

(344) Punctul 79 litera (e) din orientările din 2005 privind sectorul aviației adaugă criteriul compensării pentru costurile suplimentare la înființare: „valoarea ajutorului trebuie să fie legată strict de costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe, costuri pe care transportatorul aerian nu trebuie să le suporte după înființare, în regim de operare normală”. Ajutorul nu pare să fie legat de costuri de înființare specifice. Plățile pentru serviciile de marketing efectuate către Ryanair pe întreaga perioadă de valabilitate a relațiilor comerciale dintre aeroport și compania aeriană. Prin urmare, nici acest criteriu nu este îndeplinit.

(345) În sfârșit, în conformitate cu punctul 79 litera (f), valoarea ajutorului într-un an nu poate depăși 50 % din costurile totale eligibile pentru anul în cauză. Nu există nicio dovadă că respectivele cheltuieli efective pentru serviciile de marketing s-ar fi ridicat la de două ori valoarea ajutorului.

⁽¹⁴⁴⁾ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, considerentul 174.

8.2.3.3. Concluzie

- (346) În concluzie, ajutorul acordat companiei aeriene Ryanair și întreprinderii AMS nu poate fi considerat ajutor la înființare compatibil, întrucât condițiile de compatibilitate nu sunt îndeplinite. Prin urmare, ajutorul de stat acordat companiei aeriene Ryanair și întreprinderii AMS în temeiul combinației între acordul de servicii aeroportuare din 3 martie 2003, acordul de marketing din 7 aprilie 2003 și acordul de marketing din 25 ianuarie 2010 constituie ajutor de stat ilegal și incompatibil, care trebuie să fie recuperat.

9. CONCLUZIE

9.1. MĂSURA 1: FINANȚAREA INVESTIȚIILOR ÎN INFRASTRUCTURĂ ÎN PERIOADA 2000-2011

- (347) Comisia consideră că ajutorul acordat întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sub formă de finanțare a investițiilor în infrastructură în perioada 2000-2011 este compatibil cu piața internă.

9.2. MĂSURA 2: FINANȚAREA PIERDERILOR DIN EXPLOATARE ALE ÎNTREPRINDERII FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH ÎN PERIOADA 2000-2011

- (348) Comisia consideră că ajutorul acordat întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sub formă de finanțare a pierderilor din exploatare în perioada 2000-2011 este compatibil cu piața internă.

9.3. MĂSURA 3: ACORDURILE DE SERVICII ȘI DE MARKETING CU RYANAIR

- (349) Comisia consideră că acordul de servicii aeroportuare din 3 martie 2003, acordul de marketing din 7 aprilie 2003 și acordul de marketing din 28 august 2008, luate în considerare în mod combinat, nu constituie ajutor de stat în favoarea companiei aeriene Ryanair/întreprinderii AMS.
- (350) Comisia constată că Germania, prin combinarea acordului de servicii aeroportuare din 3 martie 2003, a acordului de marketing din 7 aprilie 2003 și a acordului de marketing din 25 ianuarie 2010, a acordat un ajutor ilegal companiei aeriene Ryanair și filialei deținută integral de aceasta, AMS, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.
- (351) Prin semnarea, în 2010, a acordului cu Ryanair și AMS, Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nu a fost în măsură, din perspectivă *ex ante*, să acopere toate costurile marginale legate de activitățile companiei Ryanair pe aeroport. Ryanair/AMS au beneficiat de un avantaj necuvenit sub forma unui quantum al ajutorului care trebuie rambursat Germaniei.

Recuperarea ajutoarelor acordate companiei aeriene Ryanair/întreprinderii AMS

- (352) 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 ⁽¹⁴⁵⁾ care s-a dovedit a fi incompatibilă cu piața internă. De asemenea, Curtea a susținut în mod consecvent că obligația unui stat de a elimina ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă are rolul de a restabili situația existentă anterior ⁽¹⁴⁶⁾. În acest context, Curtea de Justiție a afirmat că obiectivul este îndeplinit atunci când beneficiarul rambursează 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 ⁽¹⁴⁷⁾.
- (353) Urmând jurisprudența menționată, articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ⁽¹⁴⁸⁾ 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”.
- (354) Prin urmare, ajutorul de stat menționat mai sus trebuie să fie rambursat Germaniei, în măsura în care a fost plătit.

⁽¹⁴⁵⁾ Cauza C-70/72, Comisia/Germania, Rec., 1973, p. 813, punctul 13.

⁽¹⁴⁶⁾ Cauzele conexe C-278/92, C-279/92 și C-280/92, Spania/Comisia, Rec., 1994, p. I-4103, punctul 75.

⁽¹⁴⁷⁾ Cauza C-75/97, Belgia/Comisia, Rec., 1999, p. I-3671, punctele 64-65.

⁽¹⁴⁸⁾ 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).

- (355) În ceea ce privește sumele care trebuie recuperate, Comisia va lua în considerare planul de afaceri *ex ante* prevăzut în secțiunea 8.1.3, tabelul 19, cu următoarele considerații suplimentare:
- (a) Valoarea ajutorului care trebuie recuperat ar trebui să corespundă fluxurilor de numerar incrementale negative de la momentul în care a fost luată decizia de a semna acordul. Fluxul de numerar negativ corespunde valorii finanțării necesare pentru ca acordul să fie compatibil cu piața.
- (b) Comisia consideră că perioada de timp care trebuie luată în considerare pentru planul de afaceri respectiv este sezonul de vară 2010. Într-adevăr, avantajul efectiv acordat companiei aeriene este limitat la durata efectivă a contractului în cauză, întrucât, după rezilierea contractului, Ryanair/AMS nu au mai primit niciun avantaj de la aeroport.
- (356) Rezultatele care arată suma indicativă care trebuie să fie recuperată de către Germania de la Ryanair/AMS sunt ilustrate în tabelul 20.
- (357) Pentru a lua în considerare avantajul real conferit companiei aeriene și filialelor sale în cadrul combinației dintre acordul de servicii aeroportuare din 3 martie 2003, acordul de marketing din 7 aprilie 2003 și acordul de marketing din 25 ianuarie 2010, sumele indicate în tabelul 20 pot fi ajustate în continuare în conformitate cu elementele de probă furnizate de Germania. Ajustarea se bazează pe (i) diferența dintre, pe de o parte, plățile efective astfel cum sunt prezentate *ex post*, care au fost efectuate de companiile aeriene pentru tarifele de aeroport și, pe de altă parte, fluxurile de numerar preconizate (*ex ante*) asociate elementelor de venituri prezentate în tabelul 19; și (ii) diferența dintre, pe de o parte, plățile efective aferente serviciilor de marketing, prezentate *ex post*, care au fost acordate companiei aeriene sau filialelor acesteia în temeiul contractului de marketing și, pe de altă parte, costurile de marketing prevăzute *ex ante*, care corespund sumelor indicate în tabelul 19.
- (358) Astfel cum se explică în considerentul 212, Comisia consideră că, în scopul aplicării normelor privind ajutoarele de stat, AMS și Ryanair sunt considerate a fi o singură întreprindere. Prin urmare, Ryanair și AMS sunt responsabile în mod solidar pentru rambursarea în întregime a ajutorului primit în cadrul combinației dintre acordul de servicii aeroportuare din 3 martie 2003, acordul de marketing din 7 aprilie 2003 și acordul de marketing din 25 ianuarie 2010.
- (359) De asemenea, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ⁽¹⁴⁹⁾, Germania trebuie să adauge la valoarea ajutorului dobânda de recuperare, calculată de la data la care ajutorul ilegal a fost pus la dispoziția beneficiarului până la data recuperării sale ⁽¹⁵⁰⁾. Întrucât, în speță, fluxurile de numerar care corespund valorilor ajutorului sunt complexe și au fost plătite (la date diferite) în aplicarea combinației între acordul de servicii aeroportuare din 3 martie 2003, acordul de marketing din 7 aprilie 2003 și acordul de marketing din 25 ianuarie 2010, Comisia consideră că este acceptabil să se presupună, în vederea calculării dobânzilor de recuperare, că momentul plății ajutorului este la sfârșitul sezonului de vară IATA 2010 (și anume, 30 octombrie 2010).

Tabelul 20

Suma care trebuie să fie recuperată, atât pentru acordurile de servicii aeroportuare și de marketing din 2003, cât și pentru acordul de marketing din 2010

	Sezonul de vară 2010
Număr de pasageri în ieșire	55 188
VENITURI PRECONIZATE (în EUR)	
Tariful net care trebuie plătit de Ryanair pentru fiecare pasager în ieșire	[...]*
Total venituri din activități aviatice	[...]*

⁽¹⁴⁹⁾ 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 de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

⁽¹⁵⁰⁾ A se vedea articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999.

	Sezonul de vară 2010
Venituri din activități nonaeronaute pe pasager	[...]*
Total venituri din activități nonaeronaute	[...]*
Total venituri	[...]*
CHELTUIELI PRECONIZATE (în EUR)	
Tarife de marketing fixe	[...]*
Cheltuieli de exploatare lunare	13 943
Cheltuieli totale de exploatare	97 601
Cheltuieli totale	[...]*
REZULTAT NET (în EUR)	
SUMA DE RECUPERAT	– 318 569

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

- (1) Ajutorul de stat acordat în mod ilegal de Germania, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în favoarea întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH între 2000 și 2011 prin intermediul finanțării investițiilor în infrastructură în perioada 2000-2011 este compatibil cu piața internă.
- (2) Ajutorul de stat acordat în mod ilegal de Germania, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în favoarea întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH între 2000 și 2011 prin intermediul finanțării pierderilor din exploatare în perioada 2000-2011 este compatibil cu piața internă.
- (3) Acordul de servicii aeroportuare încheiat la 3 martie 2003 între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair, în combinație cu acordul de servicii de marketing încheiat la 7 aprilie 2003 între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair și cu acordul de servicii de marketing încheiat la 28 august 2008 între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și AMS, nu constituie ajutor.
- (4) Ajutorul de stat acordat în mod ilegal de Germania, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, companiei aeriene Ryanair/întreprinderii AMS prin combinația dintre acordul de servicii aeroportuare încheiat între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair la 3 martie 2003, acordul de servicii de marketing încheiat la 7 aprilie 2003 între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și Ryanair și acordul de servicii de marketing încheiat la 25 ianuarie 2010 între Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și AMS este incompatibil cu piața internă.

Articolul 2

- (1) Germania recuperează de la beneficiari ajutorul incompatibil menționat la articolul 1 alineatul (4).
- (2) Având în vedere faptul că Ryanair și AMS constituie o singură unitate economică în sensul prezentei decizii, acestea sunt răspunzătoare în solidar pentru rambursarea ajutorului de stat primit de fiecare dintre ele în temeiul aplicării coroborate a acordului de servicii aeroportuare din 3 martie 2003, a acordului de marketing din 7 aprilie 2003 și a acordului de marketing din 25 ianuarie 2010.

- (3) Sumele de recuperat sunt purtătoare de dobândă începând de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor până în momentul recuperării lor efective.
- (4) Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004.
- (5) Germania anulează toate celelalte plăți restante aferente ajutorului menționat la articolul 1 alineatul (4), începând de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 3

- (1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 1 alineatul (4) 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 4

- (1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Germania pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:
- (a) valoarea totală (principal și dobândă) a ajutorului primit de către beneficiari;
 - (b) suma totală (principal și dobândă) care urmează să fie recuperată de la beneficiari, în conformitate cu articolul 2;
 - (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 ordonat rambursarea ajutorului.
- (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 2. La solicitarea Comisiei, Germania pune la dispoziție fără întârziere informații privind măsurile deja adoptate sau planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. De asemenea, Germania furnizează informații detaliate privind valoarea ajutoarelor și a dobânzilor rambursate deja de către beneficiari.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 15 octombrie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte