

DECIZIA (UE) 2018/1276 A COMISIEI
din 22 februarie 2018
privind SA.31149 (2012/C) — Germania
Presupus ajutor de stat acordat companiei aeriene Ryanair
[notificată cu numărul C(2018) 1034]
(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 menționate anterior ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

- (1) Prin scrisoarea din 10 iulie 2007 („decizia de inițiere a procedurii din 2007”), Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat cu privire la finanțarea aeroportului Lübeck, relațiile financiare dintre Hansestad Lübeck și Infratil Limited („Infratil”) și relațiile financiare ale aeroportului cu compania aeriană Ryanair. Procedura oficială de investigare a fost înregistrată cu numărul de caz SA.21877 (C 24/2007). La 24 octombrie 2007, a fost adoptată o rectificare la decizia de inițiere a procedurii din 2007.
- (2) Decizia de inițiere a procedurii din 2007 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 29 noiembrie 2007 ⁽²⁾. Rectificarea a fost publicată la 7 decembrie 2007 ⁽³⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile în cauză în termen de o lună de la data publicării.
- (3) La 28 ianuarie 2009, Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV („SGF”) ⁽⁴⁾ a trimis o plângere cu privire la cazul SA.21877, înregistrată cu numărul de caz SA.27585.
- (4) La 22 iunie 2010 și 30 iunie 2010, SGF a depus o altă plângere, susținând că Germania a acordat în continuare ajutoare de stat ilegale în favoarea Flughafen Lübeck GmbH („FLG”) și Infratil. Plângerea a fost înregistrată cu numărul de caz SA.31149.
- (5) Prin scrisoarea din 22 februarie 2012 („decizia de inițiere a procedurii din 2012”), Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat cu privire la presupusul ajutor de stat acordat în favoarea FLG, Infratil, Ryanair și a altor companii aeriene care utilizează aeroportul din Lübeck ⁽⁵⁾.
- (6) Decizia de inițiere a procedurii din 2012 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 10 august 2012 ⁽⁶⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile în cauză în termen de o lună de la data publicării.

⁽¹⁾ JO C 241, 10.8.2012, p. 56.

⁽²⁾ JO C 287, 29.11.2007, p. 27.

⁽³⁾ JO C 295, 7.12.2007, p. 29.

⁽⁴⁾ SGF este o organizație neguvernamentală înregistrată în conformitate cu normele Directivei 2003/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 de instituire a participării publicului la elaborarea anumitor planuri și programe privind mediul și de modificare a Directivelor 85/337/CEE și 96/61/CE ale Consiliului în ceea ce privește participarea publicului și accesul la justiție (JO L 156, 25.6.2003, p. 17).

⁽⁵⁾ Înainte de deschiderea procedurii, măsurile au fost investigate în cazurile CP 31/2009 (SA.27585) și CP 162/2010 (SA.31149).

⁽⁶⁾ Decizia Comisiei din 22 februarie 2012 privind ajutoarele de stat SA.27585 și SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 și CP 162/2010) Presupus ajutor de stat acordat aeroportului din Lübeck, întreprinderii Infratil și companiilor aeriene care utilizează aeroportul (Ryanair, Wizz Air și altele) – Germania – Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE (JO C 241, 10.8.2012, p. 56).

- (7) Comisia a conexas procedurile SA.21877, SA.27585 și SA.31149 în 2014.
- (8) La 7 februarie 2017, Comisia a adoptat o decizie finală în cazurile SA.21877 și SA.27585, precum și în cazul SA.31149 ⁽¹⁾. În ceea ce privește posibilul ajutor de stat acordat în favoarea Ryanair, respectiva decizie a Comisiei a evaluat doar un acord încheiat între operatorul aeroportuar și Ryanair în 2000. Aceasta a indicat că, la data deciziei, Comisia nu dispunea de informații suficiente la dosar pentru a evalua dacă acordurile ulterioare, în special cele încheiate în 2010, constituie ajutor de stat acordat în favoarea Ryanair. Prin urmare, acordurile respective ar fi evaluate într-o decizie separată ⁽²⁾.
- (9) O solicitare de informații cu privire la două scrisori de însoțire semnate de FLG și Ryanair în 2010 și la un raport Oxera din 6 februarie 2015 ⁽³⁾ a fost trimisă Germaniei la 27 iulie 2017. Germania a solicitat o prelungire a termenului de răspuns, care a fost acordată de către Comisie la 2 august 2017. Informațiile solicitate au fost furnizate la 20 septembrie 2017.
- (10) La 22 septembrie 2017, o solicitare de informații a fost trimisă Ryanair și transmisă Germaniei. Ulterior, au fost prezentate informații de către Ryanair și Oxera la 6 octombrie 2017. La 24 octombrie 2017, Comisia a transmis Germaniei documentele primite de la Ryanair, invitând Germania să prezinte comentarii.
- (11) Comisia face trimitere la considerentele 1-61 din Decizia (UE) 2017/2336 în ceea ce privește procedura în cazurile SA.21877, SA.27585 și SA.31149.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURILOR

2.1. Contextul investigației și contextul măsurilor

2.1.1. Informații despre aeroport și evoluția numărului de pasageri

- (12) Aeroportul din Lübeck este situat la aproximativ 73 de kilometri de orașul Hamburg, în landul Schleswig-Holstein, Germania.
- (13) Aeroportul își definește zona de deservire ca fiind zonele metropolitane ale orașului Hamburg și regiunii Öresund (Greater Copenhagen/Malmö).
- (14) Conform unui studiu de piață realizat de aeroport în 2009 ⁽⁴⁾, majoritatea pasagerilor (îmbarcați) de pe aeroportul din Lübeck proveneau din Hamburg (și anume, 47,20 %). Aeroportul din Hamburg este situat la 78 de kilometri de aeroportul din Lübeck, la aproximativ 65 de minute de mers cu mașina.
- (15) Până în 2000, aeroportul din Lübeck depindea de veniturile obținute din activități aeronautice, generate din zboruri charter și activități de aviație generale. În 2000, aeroportul și-a schimbat modelul de afaceri, devenind un aeroport pentru transportatori cu tarife reduse, unde veniturile se obțin din activități aeronautice și de altă natură combinate. De la data respectivă, vasta majoritate a zborurilor de pe aeroportul din Lübeck au fost efectuate de Ryanair, care a operat aproximativ 90 % din trafic în 2010.
- (16) Aeroportul din Lübeck a fost administrat inițial de FLG, care era o societate cu răspundere limitată, orașul Hansestadt Lübeck fiind acționar unic. Aeroportul a fost privatizat pentru prima dată în 2005, însă ulterior a fost cumpărat din nou de Hansestadt Lübeck în 2009. În aprilie 2010, un vot public din partea cetățenilor orașului Hansestadt Lübeck a asigurat supraviețuirea aeroportului, aprobând noi investiții pentru aeroport până la intrarea în societate a unui nou investitor privat. Un nou investitor privat a fost găsit în 2012. Proprietatea asupra aeroportului s-a schimbat de mai multe ori în ultimii ani.
- (17) Traficul de pasageri de pe aeroport a crescut de la 48 652 de pasageri în 1999 la 697 559 de pasageri în 2009. Ulterior, acesta a scăzut treptat, contrar așteptărilor aeroportului, care preconizase că numărul de pasageri va crește la 2,2 milioane până în 2015.

⁽¹⁾ Decizia (UE) 2017/2336 a Comisiei din 7 februarie 2017 privind ajutorul de stat SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) și SA.31149 (2012/C) – Germania – Presupun ajutor de stat acordat companiei aeriene Flughafen Lübeck GmbH, întreprinderii Infratil Limited, companiei aeriene Ryanair și altor companii aeriene care utilizează aeroportul (JO L 339, 19.12.2017, p. 1).

⁽²⁾ A se vedea considerentul 186 din Decizia (UE) 2017/2336.

⁽³⁾ Raportul Oxera, Evaluarea economică a principiului operatorului economic privat în economia de piață: Aeroportul din Lübeck, 6 februarie 2015.

⁽⁴⁾ Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 21 decembrie 2009, p. 23.

- (18) La data prezentei decizii, nicio companie aeriană nu operează de pe aeroportul din Lübeck. De asemenea, nu se oferă nici zboruri programate, nici zboruri charter.

2.1.2. Acordul din 2000

- (19) În mai 2000, FLG a semnat un acord privind serviciile aeriene („ASA”) cu Ryanair (denumit în continuare „acordul din 2000”) prin care se stabilesc tarifele de aeroport pe care Ryanair trebuie să le plătească, precum și sprijinul pentru marketing care trebuie plătit de aeroport. Acordul din 2000 a fost prevăzut să intre în vigoare la 1 iunie 2000 și să continue până la 31 mai 2010.
- (20) Pentru ruta către Stansted, acordul a inclus următoarele costuri și venituri:

Tabel 1

Costurile și veniturile implicate în acordul din 2000 din perspectiva FLG

	< 18 escale pe săptămână	≥ 18 escale pe săptămână
Costurile FLG:		
Sprijinul pentru marketing – costuri pe pasager care sosește	[...] EUR (*)	[...] EUR
	Până la 31 mai 2005	De la 1 iunie 2005
Veniturile FLG:		
Taxele care trebuie plătite de Ryanair pe avion	[...] EUR	[...] EUR
Taxele care trebuie plătite de Ryanair pe pasager care sosește	[...] EUR	[...] EUR
Taxele nete care trebuie plătite de Ryanair pe pasager care sosește (taxe minus sprijinul pentru marketing)	[...] EUR	[...] EUR
Altele:		
Taxă pe cifra de afaceri pe bilet vândut de FLG	[...]	[...]
Comision aplicat cifrei de afaceri înregistrate din închirieri auto rezervate de FLG	[...]	[...]
Taxă pentru asigurarea pazei (plătită de Ryanair organismului guvernamental corespunzător)	[...] EUR	[...] EUR
(*) Informații confidențiale.		

2.2. Posibil ajutor de stat acordat de operatorul aeroportuar FLG în favoarea companiei aeriene Ryanair

- (21) În martie și octombrie 2010, Ryanair și FLG au semnat două scrisori de însoțire la acordul din 2000 menționat mai sus (denumite în continuare în mod colectiv „acordurile din 2010” sau „scrisorile de însoțire din 2010”).
- (22) Prima scrisoare de însoțire, semnată la 29 martie 2010 (denumită în continuare „scrisoarea de însoțire nr. 1”), a vizat perioada cuprinsă între 28 martie 2010 și 30 octombrie 2010. Aceasta constituie o prelungire a acordului din 2000, care ar fi încetat să producă efecte în mai 2010, și a introdus o nouă taxă de marketing în valoare de [...] EUR pe pasager, care trebuia să fie plătită de FLG în schimbul unui eveniment de marketing temporar organizat de Ryanair. Noua taxă de marketing trebuia să fie plătită pe lângă taxa de marketing prevăzută în acordul din 2000 în valoare de [...] EUR pe pasager (sub 18 escale pe săptămână) sau de [...] EUR pe pasager

(peste 18 escale pe săptămână). Întrucât Ryanair a efectuat peste 18 escale pe săptămână, FLG urma să plătească Ryanair o sumă totală de [...] EUR pe durata acordului. Având în vedere că au fost păstrate toate celelalte condiții prevăzute în acordul din 2000, tarifele pentru serviciile destinate pasagerilor pe fiecare pasager care decolează de pe aeroport, care trebuiau să fie plătite companiei FLG, s-au ridicat la [...] EUR, iar tarifele de handling la rampă pe escală s-au ridicat la [...] EUR.

- (23) La 31 octombrie 2010, după încheierea perioadei contractuale a scrisorii de însoțire nr. 1, a fost semnată o a doua scrisoare de însoțire (denumită în continuare „scrisoarea de însoțire nr. 2”). Scrisoarea de însoțire nr. 2 nu a menținut condițiile prevăzute în scrisoarea de însoțire nr. 1, ci a revenit la calendarul de plăți pentru serviciile de marketing astfel cum este prevăzut în acordul inițial din 2000, extinzând termenii acordului respectiv cu trei ani, până la 1 noiembrie 2013.
- (24) În ziua în care s-a convenit asupra scrisorii de însoțire nr. 1, și anume 29 martie 2010, FLG a semnat, de asemenea, un acord de servicii de marketing cu Airport Marketing Services Limited („AMS”), o filială deținută integral de Ryanair. Respectivul acord de servicii de marketing a acoperit perioada cuprinsă între 29 martie 2010 și 30 octombrie 2010 și a prevăzut serviciile de publicitate care urmau să fie furnizate de AMS pe site-ul www.ryanair.com în schimbul sumei de [...] EUR care trebuia să fie plătită de FLG.

2.3. Domeniul de aplicare a investigației

- (25) Acordul din 2000 dintre FLG și Ryanair a făcut obiectul Deciziei (UE) 2017/2336. Prin urmare, prezenta decizie se limitează la scrisoarea de însoțire nr. 1 și scrisoarea de însoțire nr. 2 semnate în 2010.

2.4. Motivele care au condus la inițierea procedurii

- (26) Comisia era preocupată de faptul că acordurile din 2010 au conferit un avantaj selectiv companiei Ryanair și, prin urmare, au constituit un ajutor de stat în sensul articolului 107 din tratat.

3. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE GERMANIA

- (27) Germania a considerat că acordurile din 2010 nu denaturează sau nu amenință să denatureze concurența și nu afectează schimburile comerciale dintre statele membre, întrucât aeroportul din Lübeck este un aeroport regional de dimensiuni reduse care nu se află în concurență cu aeroportul din Hamburg și alte aeroporturi.
- (28) În ceea ce privește scrisoarea de însoțire nr. 1, Germania a susținut că aceasta este conformă cu condițiile pieței și nu implică un avantaj pentru Ryanair. Germania a susținut, cu trimitere la cauza Helaba I ⁽¹⁾, că nu a existat niciun avantaj atunci când alți operatori de aeroporturi regionale au oferit companiei Ryanair condiții similare. De asemenea, Germania a susținut că acest lucru a fost dovedit prin analiza comparativă a Ryanair.
- (29) Germania a susținut că transportatorii aerieni cu tarife reduse, cum ar fi Ryanair și Wizz Air, au mai puține cerințe în ceea ce privește serviciile de handling la sol și serviciile de infrastructură. În primul rând, pe aeroportul din Lübeck erau necesare mai puține ghișee de înregistrare a pasagerilor, deoarece există posibilitatea de înregistrare online a pasagerilor pentru zborurile companiei Ryanair. În al doilea rând, nu existau autobuze de pasageri. În al treilea rând, având în vedere că distanțele de mers pe jos până la aeroportul din Lübeck sunt mai scurte, durata la sol a aeronavelor Ryanair era mai scurtă. În al patrulea rând, nu existau zboruri de transfer și fiecare pasager avea un număr redus de bagaje, ceea ce înseamnă că nu erau necesare facilități pentru astfel de scopuri. În al cincilea și ultimul rând, întrucât echipajul de zbor se ocupa deseori de curățenie în interiorul aeronavei, cererea pentru servicii de curățenie la sol era mai redusă.
- (30) În ceea ce privește scrisoarea de însoțire nr. 2, Germania a subliniat că aceasta a reprezentat o prelungire, fără modificări substanțiale, a acordului din 2000. Germania a considerat că acordul din 2000 îndeplinește testul operatorului economic în economia de piață.
- (31) În plus, Germania este de opinie că presupusele avantaje acordate în favoarea Ryanair nu ar putea fi imputate statului pe baza hotărârii în cauza Stardust Marine ⁽²⁾. Potrivit Germaniei, FLG a acționat cu autonomie și fără exercitarea vreunei influențe din partea statului. Germania a afirmat că FLG nu este integrată în structurile administrației publice. În plus, Germania a afirmat că supravegherea de către autoritățile publice a conducerii FLG este limitată la chestiuni legate de domeniul aviației și de misiunea de serviciu public și nu include activități de gestionare a activității.

⁽¹⁾ Hotărârea Tribunalului din 3 martie 2010 în cauza Bundesverband deutscher Banken/Comisia („Helaba I”), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

⁽²⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 16 mai 2002, Franța/Comisia („Stardust Marine”), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

4. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE PĂRȚILE INTERESATE

4.1. Flughafen Lübeck GmbH

- (32) FLG a afirmat că măsurile nu sunt imputabile Germaniei, întrucât acordurile au fost negociate de acesta în mod autonom.

4.2. Ryanair

- (33) Ryanair a susținut că acordurile din 2010 nu sunt imputabile statului.
- (34) În plus, Ryanair a susținut că nu există selectivitate, întrucât acordurile din 2010 sunt doar scurte scrisori de însoțire care prelungesc durata aranjamentelor existente în temeiul acordului din 2000. Singurul element nou a fost o ajustare, negociată din punct de vedere comercial, a sprijinului pentru marketing.
- (35) Potrivit celor afirmate de Ryanair, contractul cu FLG a fost încheiat pe bază de considerente economice. Aeroportul din Lübeck a fost considerat un aeroport secundar viabil pe lângă aeroportul din Hamburg, iar orașul Lübeck în sine era considerat o destinație culturală de valoare. Chiar dacă Ryanair nu a reușit să prezinte un plan de afaceri pentru a-și justifica decizia de a lansa servicii pe aeroportul din Lübeck, aceasta a subliniat că un astfel de plan de afaceri nu este necesar, în general, pentru un investitor privat din sector Ryanair a explicat că serviciile sale de pe aeroportul din Lübeck au fost întrerupte din considerente comerciale, inclusiv creșteri ale costurilor și un randament mai mic decât cel anticipat (ca urmare a recesiunii economice).
- (36) Ryanair a afirmat că aeroporturile regionale din Uniune se află într-o poziție dificilă pe piață. Prin urmare, trebuie să fie luate în considerare atât veniturile aeroportului provenite din activități aeronautice, cât și cele de altă natură, aceasta fiind denumită „abordarea bazată pe încasarea unică”. Întrucât contractele cu Ryanair promit, de regulă, un număr mare de pasageri, astfel de relații de afaceri contribuie adeseori la creșterea nivelului de recunoaștere a aeroportului și la atragerea altor companii aeriene, precum și a punctelor de vânzare cu amănuntul și a altor furnizori de servicii. În plus, Ryanair a afirmat că există dovezi solide conform cărora numărul crescut de pasageri ar genera creșterea veniturilor obținute din alte activități decât cele aeronautice.
- (37) Ryanair a susținut că, din perspectiva unui operator economic privat în economia de piață, orice ofertă comercială ar constitui, în mod normal, o îmbunătățire față de situația actuală, atât timp cât se estimează că beneficiile marginale vor depăși costurile marginale ale acesteia. În plus, Ryanair a susținut că trebuie să luat în considerare faptul că aceasta are cerințe semnificativ reduse în comparație cu celelalte companii aeriene, dat fiind modelul său de afaceri și eficiența sa operațională.
- (38) Ryanair a efectuat o comparație între aeroporturi cu dimensiuni și situații comparabile cu ale aeroportului din Lübeck. Aeroporturile de referință sunt aeroportul din Bournemouth, aeroportul din Grenoble, aeroportul din Knock, aeroportul din Maastricht, aeroportul din Nîmes și aeroportul din Prestwick. O comparație a taxelor plătite de Ryanair către aeroporturile de referință arată că, în general, costurile suportate de Ryanair pe aeroportul din Lübeck au fost mai mari decât nivelul mediu al costurilor de pe aeroporturile de referință, atât la nivelul taxelor pe pasager, cât și al celor pe escală.
- (39) Ryanair a prezentat două rapoarte elaborate de Oxera în care se evaluează rentabilitatea preconizată a scrisorilor de însoțire din 2010⁽¹⁾. Ambele rapoarte se bazează pe un plan de afaceri elaborat de aeroportul din Lübeck în 2010, înainte de semnarea scrisorilor de însoțire din 2010. Rapoartele indică faptul că, plecând de la presupuneri rezonabile la momentul la care au fost semnate cele două scrisori de însoțire, s-a preconizat că ambele acorduri sunt suficient de profitabile și că un aeroport care are comportamentul unui operator economic privat în economia de piață ar fi fost susceptibil să ofere condiții similare. Potrivit Oxera, acest lucru ar fi valabil inclusiv în cazul în care acordul de servicii de marketing încheiat cu AMS ar fi luat în considerare împreună cu scrisorile de însoțire din 2010 și ar fi incluse costurile aferente, dar nu și veniturile generate de AMS.
- (40) În ceea ce privește acordul de servicii de marketing încheiat cu AMS, Ryanair a susținut că astfel de acorduri sunt reciproc avantajoase, având în vedere popularitatea site-ului companiei Ryanair și creșterea în consecință a recunoașterii internaționale, a gradului de consolidare a mărcii și a numărului de pasageri, care au fost susținute de un alt raport realizat de Oxera la 26 septembrie 2014.

⁽¹⁾ Raportul Oxera, Evaluare economică a principiului operatorului economic privat: Aeroportul din Lübeck, 6 februarie 2015; Raportul Oxera, Răspuns la solicitarea Comisiei Europene, 6 octombrie 2017.

4.3. Air Berlin

- (41) Air Berlin a afirmat că rutele oferite de Ryanair pe aeroportul din Lübeck se află în concurență directă cu cele oferite de Air Berlin pe aeroportul din Hamburg. Sunt vizate mai ales destinațiile din Londra, Milano și Barcelona, întrucât ambele companii aeriene au aceste destinații în portofoliul lor.
- (42) Air Berlin a susținut că scopul strategiei de marketing a Ryanair a fost de a acapara potențialii clienți de la, printre altele, Air Berlin. Din cauza prețurilor scăzute ale Ryanair, clienții au trecut de la aeroportul din Hamburg la aeroportul din Lübeck. Air Berlin susține că a suferit pierderi economice substanțiale ca urmare a acordării ajutorului de stat. Air Berlin a trebuit să întrerupă unele zboruri din cauza ofertei paralele a companiei Ryanair pe aeroportul din Lübeck. În plus, Air Berlin a afirmat că îi este greu să deschidă noi destinații de pe aeroportul din Hamburg, atât timp cât Ryanair oferă destinații similare de pe aeroportul din Lübeck pentru prețuri extrem de reduse.
- (43) În plus, Air Berlin a afirmat că acordul cu Ryanair este imputabil Germaniei. Conform statutului FLG, consiliul de supraveghere trebuia să își dea acordul pentru taxele aferente utilizării aeroportului (punctul 12 din statut). Patru dintre cei șase membri ai consiliului de supraveghere au fost aleși de Hansestadt Lübeck. Prin urmare, Air Berlin a concluzionat că decizia poate fi imputabilă orașului Hansestadt Lübeck.
- (44) Potrivit Air Berlin, un alt motiv de preocupare îl constituie acordul de servicii de marketing încheiat între AMS și FLG, întrucât beneficiile generate de „sprijinul pentru marketing” par a nu avea legătură cu cheltuielile de marketing efective suportate de Ryanair.

5. COMENTARIILE GERMANIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

5.1. Comentarii cu privire la observațiile companiei aeriene Ryanair

- (45) Potrivit Germaniei, observațiile prezentate de Ryanair indică faptul că aeroportul din Lübeck a acționat în conformitate cu principiul operatorului privat în economia de piață.
- (46) Germania a evidențiat, în special, utilitatea abordării companiei Ryanair de a dovedi conformitatea acordurilor cu condițiile de piață printr-o analiză a rentabilității și o analiză comparativă.
- (47) Potrivit Germaniei, scrisorile de însoțire din 2010 nu sunt imputabile statului, întrucât acestea au fost negociate și semnate în mod autonom de FLG, fără vreo intervenție din partea Hansestadt Lübeck. În plus, în ceea ce privește scrisoarea de însoțire nr. 2, Germania a subliniat că aceasta constituie doar o prelungire a acordului din 2000, fără a conține nicio modificare substanțială. Prin urmare, toate argumentele prezentate în legătură cu acordul din 2000 erau relevante.
- (48) Germania a afirmat că nu înțelege motivul pentru care acordul de servicii de marketing încheiat între FLG și AMS a fost inclus în investigația privind ajutoarele de stat, întrucât FLG nu a cheltuit fonduri publice în cadrul acestui acord. Costurile prevăzute în acordul de servicii de marketing cu AMS au fost acoperite din surse private, întrucât fondurile au provenit de la Industrie- und Handelskammer Lübeck, un reprezentant al întreprinderilor private din Lübeck. În plus, Germania a afirmat că acordul de servicii de marketing cu AMS poate fi considerat ca fiind conform cu standardele pieței. Această afirmație este susținută de observația că FLG a suportat costuri mai mici decât alte aeroporturi cu un acord similar. În plus, acordul de marketing în cauză s-a bazat pe promisiunea companiei Ryanair de a-și extinde portofoliul de zbor cu două destinații.
- (49) Un alt punct adăugat de Germania se referă la funcția aeroportului din Lübeck ca aeroport de rezervă pentru aeroportul din Hamburg și ca o infrastructură de transport necesară pentru nordul Germaniei.

5.2. Comentarii cu privire la observațiile companiei aeriene Air Berlin

- (50) Potrivit Germaniei, Air Berlin ar fi beneficiat de aceleași avantaje ca Ryanair dacă ar fi îndeplinit aceleași criterii privind numărul de pasageri și frecvența zborurilor. În schimb, Air Berlin a refuzat orice ofertă de negociere cu FLG, întrucât aceasta nu a intenționat niciodată să presteze servicii pe aeroportul din Lübeck. Air Berlin nu s-a opus niciodată condițiilor în care Ryanair a operat pe aeroportul din Hamburg. În plus, mai multe companii aeriene au reclamat (printre altele, în fața Comisiei) faptul că Air Berlin a fost cea care a beneficiat de un ajutor de stat semnificativ din partea Emiratelor Arabe Unite. Prin urmare, aceasta nu se poate prezenta ca o victimă în raport cu Ryanair, principalul său concurent.

- (51) Germania nu a fost de acord cu observațiile companiei aeriene Air Berlin în ceea ce privește existența concurenței între aeroportul din Lübeck și aeroportul din Hamburg. În special, Germania a făcut referire la faptul că aeroportul din Hamburg a avut de 70 de ori mai mulți pasageri decât aeroportul din Lübeck în 2000. Absența plângerilor din partea altor aeroporturi arată că nu a existat nicio concurență între cele două aeroporturi.
- (52) De asemenea, Germania a respins argumentul invocat de Air Berlin potrivit căruia ar fi existat un avantaj economic pentru Ryanair. Germania a afirmat că Air Berlin a utilizat calcule incorecte și că singurul test relevant pentru a evalua dacă un acord între un aeroport și o companie aeriană este conform cu condițiile de piață este principiul operatorului economic privat în economia de piață.

6. EVALUAREA MĂSURILOR

- (53) Articolul 107 alineatul (1) din tratat prevede că sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.
- (54) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă o măsură constituie ajutor de stat, trebuie să fie îndeplinite următoarele condiții:
- beneficiarul este o întreprindere;
 - măsura conferă un avantaj;
 - avantajul este acordat din resurse de stat;
 - avantajul este selectiv; și
 - măsura denaturează sau amenință să denatureze concurența și este susceptibilă să afecteze schimburile comerciale între statele membre.

6.1. Activitatea economică și noțiunea de întreprindere

- (55) Noțiunea de întreprindere desemnează orice entitate care exercită o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul de finanțare. Orice activitate care constă în furnizarea de bunuri sau de servicii pe o anumită piață este considerată o activitate economică.
- (56) Dat fiind că Ryanair este o societate privată care oferă servicii de transport aerian în schimbul unei remunerații cu scopul de a obține profit, aceasta este o întreprindere care exercită o activitate economică. Prin urmare, Ryanair este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

6.2. Avantajul economic

- (57) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat este orice avantaj economic pe care o întreprindere nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului ⁽¹⁾.
- (58) În cazul în care un aeroport dispune de resurse publice, ajutorul acordat unei companii aeriene poate fi exclus, în principiu, atunci când relația dintre aeroport și compania aeriană se desfășoară în concordanță cu condițiile normale de piață. Așanumitul „test al operatorului economic privat în economia de piață” urmează conceptul de bază conform căruia comportamentul autorităților publice ar trebui să fie comparat cu cel al operatorilor economici privați similari în condiții normale de piață pentru a stabili dacă un acord oferă un avantaj contrapartidei sale ⁽²⁾.

6.2.1. Observații preliminare cu privire la testul operatorului privat în economia de piață

- (59) În conformitate cu punctul 53 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației ⁽³⁾, ajutorul acordat unei companii aeriene care utilizează un anumit aeroport poate fi exclus, în principiu, atunci când prețul perceput pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului pieței („prima abordare” – comparație cu prețul pieței). A doua abordare constă în a demonstra, prin intermediul unei analize *ex ante* – și anume, o analiză întemeiată pe informațiile disponibile la momentul acordării ajutorului și pe evoluțiile previzibile la momentul respectiv – că acordul va genera o contribuție pozitivă suplimentară la profitul pentru aeroport și este parte a unei strategii globale care conduce la rentabilitate cel puțin pe termen lung („a doua abordare” – analiză *ex ante* a rentabilității) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ A se vedea, de exemplu, hotărârea Curții de Justiție din 11 iulie 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) și alții/La Poste și alții, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punctul 60.

⁽²⁾ Ibidem.

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

⁽⁴⁾ A se vedea punctul 53 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (60) În ceea ce privește prima abordare, Comisia nu consideră că, în prezent, poate fi identificat un indicator de referință adecvat pentru stabilirea unui veritabil preț de piață pentru serviciile furnizate de aeroporturi ⁽¹⁾. Prin urmare, aceasta consideră că o analiză *ex ante* a rentabilității suplimentare este cea mai relevantă abordare pentru evaluarea acordurilor încheiate de aeroporturi cu companiile aeriene individuale.
- (61) Ar trebui remarcat faptul că, în general, aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață pe baza unui preț mediu de pe alte piețe similare se poate dovedi utilă dacă un astfel de preț poate fi identificat sau dedus în mod rezonabil din alți indicatori de piață. Cu toate acestea, această metodă are o relevanță limitată în cazul serviciilor aeroportuare, întrucât structura costurilor și a veniturilor are tendința de a varia foarte mult de la un aeroport la altul. Aceasta se datorează faptului că veniturile și costurile depind de nivelul de dezvoltare al unui aeroport, de numărul companiilor aeriene care utilizează aeroportul, de capacitatea acestuia în ceea ce privește traficul de pasageri, de starea infrastructurii și a investițiilor aferente, de cadrul de reglementare care poate varia de la un stat membru la altul și de orice datorii sau obligații contractate de aeroport în trecut ⁽²⁾.
- (62) În plus, procesul de liberalizare a pieței transportului aerian complică orice analiză pur comparativă. Astfel cum se poate observa în cazul de față, practicile comerciale între aeroporturi și companiile aeriene nu sunt bazate întotdeauna exclusiv pe un regim de tarife publicat. Mai degrabă, aceste relații comerciale variază în mare măsură. Acestea includ repartizarea riscurilor în ceea ce privește traficul de pasageri și a oricărei răspunderi comerciale și financiare conexe, scheme de stimulente standard și modificarea ariei de acoperire a riscurilor pe durata acordurilor. În consecință, o tranzacție nu poate fi comparată cu adevărat cu o altă tranzacție pe baza unui preț pe escală sau a unui preț pe pasager.
- (63) În plus, evaluarea comparativă nu este o metodă adecvată pentru stabilirea prețurilor pieței dacă valorile de referință disponibile nu au fost definite ținându-se cont de considerentele comerciale sau dacă prețurile existente sunt denaturate în mod semnificativ de intervenția publică. Se pare că există astfel de denaturări în industria aeronautică, din motivele expuse la punctele 57-59 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației:

„Aeroporturile aflate în proprietate publică au fost considerate, în mod tradițional, de către autoritățile publice ca fiind infrastructuri care facilitează dezvoltarea locală, și nu ca fiind întreprinderi care își desfășoară activitatea respectând normele pieței. Prin urmare, prețurile acestor aeroporturi au tendința de a nu fi stabilite în ceea ce privește criteriile de piață și în special perspectivele de rentabilitate *ex ante* solide, ci având în vedere, în principal, considerente sociale sau regionale.

Chiar dacă unele aeroporturi sunt proprietate privată sau sunt gestionate fără considerații regionale sau sociale, prețurile practicate de aceste aeroporturi pot fi puternic influențate de prețurile practicate de majoritatea aeroporturilor care beneficiază de finanțare din partea statului, întrucât aceste ultime prețuri sunt luate în considerare de către companiile aeriene atunci când negociază cu aeroporturile aflate în proprietate privată sau gestionate privat.

În aceste condiții, Comisia își exprimă îndoiala puternică cu privire la posibilitatea de a identifica, în prezent, un indicator de referință adecvat pentru stabilirea unui veritabil preț de piață pentru serviciile furnizate de aeroporturi. Această situație se poate modifica sau poate evolua în viitor [...]”.

- (64) În plus, astfel cum au reamintit instanțele Uniunii, analiza comparativă prin raportare la sectorul în cauză este doar unul dintre instrumentele analitice utilizate pentru a stabili dacă un beneficiar a primit un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață ⁽³⁾. Ca atare, deși Comisia poate recurge la abordarea respectivă, aceasta nu este obligată să procedeze astfel atunci când, precum în cazul de față, aceasta ar fi inadecvată.
- (65) Ryanair a susținut, în esență, că testul operatorului economic privat în economia de piață poate fi aplicat pe baza unei comparații cu acordurile comerciale ale altor aeroporturi europene. În special, aceasta a comparat tarifele plătite de Ryanair pe aeroporturile din Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes și Prestwick cu tarifele plătite de Ryanair în temeiul acordurilor pe aeroportul din Lübeck. Cu toate acestea, studiul comparativ nu a analizat dacă aeroporturile de referință incluse în eșantion au îndeplinit toate criteriile prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației, ci doar volumul de trafic, tipul de trafic pe aeroport și prosperitatea zonei înconjurătoare ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ A se vedea punctul 59 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽²⁾ A se vedea considerentele 88 și 89 din Decizia 2011/60/UE a Comisiei din 27 ianuarie 2010 privind ajutorul de stat C 12/2008 (ex NN 74/07) – Slovacia – Acord între aeroportul din Bratislava și Ryanair (JO L 27, 1.2.2011, p. 24).

⁽³⁾ A se vedea, referitor la evaluarea comparativă prin raportare la rentabilitatea din sector (spre deosebire de prețuri), Hotărârea Tribunalului din 3 iulie 2014, *Regatul Spaniei și alții/Comisia*, cauzele conexe T-319/12 și T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, punctul 44.

⁽⁴⁾ Pentru includerea în evaluare a unor criterii suplimentare, a se vedea punctul 60 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (66) În considerentul 296 din decizia sa de inițiere a procedurii din 2012, Comisia a comparat tarifele menționate în scrisorile de însoțire din 2010 cu tarifele de pe aeroportul din Hamburg, ceea ce a condus la îndoieli cu privire la conformitatea din punct de vedere al pieței a tarifelor specificate în respectivele scrisori de însoțire din 2010. Comisia constată că volumul traficului pe aeroportul din Lübeck a fost mult mai scăzut decât cel de pe aeroportul din Hamburg. De fapt, aeroportul din Hamburg este aeroportul cu cel mai intens trafic înregistrat în nordul Germaniei. Aeroportul din Hamburg a fost utilizat pentru toate segmentele transportului aerian, în timp ce aeroportul din Lübeck era specializat în transportatori aeriени cu tarife reduce care necesitau mai puține ghișee de înregistrare și facilități pentru pasagerii de transfer, niciun autobuz pentru pasageri, personal și facilități reduce de manipulare a bagajelor și personal redus pentru curățenie și a permis o perioadă de escală mai scurtă. În consecință, aeroportul din Hamburg nu este suficient de comparabil cu aeroportul din Lübeck.
- (67) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia consideră că, în cazul de față, trebuie să se aplice abordarea recomandată în general în Orientările din 2014 privind sectorul aviației pentru aplicarea testului operatorului economic privat în economia de piață în cazul relațiilor dintre aeroporturi și companii aeriene, și anume analiza *ex ante* a rentabilității suplimentare ⁽¹⁾.

6.2.2. Intervalul de timp al evaluării

- (68) Comisia consideră că intervalul de timp adecvat pentru evaluarea rentabilității acordurilor între aeroporturi și companiile aeriene este, de regulă, orizontul de timp al acordului însuși. Întrucât companiile aeriene își pot adapta operațiunile într-un interval scurt și deoarece conținutul specific al unor eventuale acorduri viitoare nu poate fi estimat în mod normal, un operator aeroportuar privat nu ar presupune, în mod normal, că termenii specifici prevăzuți de un acord vor continua după durata convenită ⁽²⁾.
- (69) Scrisorile de însoțire din 2010 nu au fost semnate în același timp, ci la o distanță de peste șase luni, iar acestea acoperă perioade diferite de timp. În plus, conținutul lor diferă în măsura în care doar scrisoarea de însoțire nr. 1 prevede o plată suplimentară pentru servicii de marketing de o valoare semnificativă, legată de un eveniment de marketing temporar.
- (70) Prin urmare, Comisia consideră că acordurile există în mod independent unul de celălalt și că rentabilitatea fiecărei scrisori trebuie să fie evaluată separat, pe întreaga sa durată convenită ⁽³⁾.
- (71) Curtea de Justiție a statuat în hotărârea pronunțată în cauza Stardust Marine că „[...] pentru a analiza dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent care operează într-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de susținere financiară, cu scopul de a evalua rațiunile economice ale comportamentului statului și, în consecință, de a se evita evaluările care au la bază o situație ulterioară” ⁽⁴⁾.
- (72) Pentru a evalua acordurile în cauză, atât existența, cât și quantumul posibilului ajutor în temeiul acordurilor trebuie să fie evaluate, prin urmare, în raport cu situația prevalentă la momentul semnării acestora și, mai exact, în raport cu informațiile disponibile și evoluțiile previzibile la momentul respectiv.

6.2.3. Evaluarea scrisorii de însoțire nr. 1

- (73) În conformitate cu hotărârea Charleroi ⁽⁵⁾, atunci când evaluează măsurile în cauză, Comisia trebuie să ia în considerare toate caracteristicile relevante ale măsurilor și contextul acestora. Aceasta trebuie să stabilească dacă, la încheierea unui acord cu o companie aeriană, aeroportul este în măsură să acopere toate costurile care decurg din acord, pe toată durata acordului, cu o marjă de profit rezonabilă, pe baza unor perspective solide pe termen mediu ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ A se vedea punctele 61 și 63 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽²⁾ A se vedea, de exemplu, Decizia (UE) 2015/1227 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.22614 (C 53/07) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din PauBéarn, Ryanair, Airport Marketing Services și Transavia (JO L 201, 30.7.2015, p. 109).

⁽³⁾ A se vedea, de asemenea, hotărârea Tribunalului din 15 septembrie 1998, BP Chemicals Limited/Comisia („BP Chemicals”), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, punctele 170 și 171; Considerentele 14-33 din Decizia Comisiei din 19 decembrie 2012 privind ajutorul de stat SA.35378 (2012/N) – Germania – Finanțarea aeroportului Berlin Brandenburg (JO C 36, 8.2.2013, p. 10).

⁽⁴⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 16 mai 2002, Franța/Comisia („Stardust Marine”), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punctul 71.

⁽⁵⁾ Hotărârea Tribunalului din 17 decembrie 2008, Ryanair Ltd/Comisia („Charleroi”), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punctul 59.

⁽⁶⁾ A se vedea punctul 63 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (74) Aceasta se măsoară prin diferența dintre veniturile marginale care se preconizează a fi generate în cadrul acordului și costurile suplimentare preconizate a fi suportate ca urmare a acordului, fluxurile de numerar aferente fiind actualizate la o rată de actualizare adecvată.
- (75) Această abordare este justificată de faptul că un operator aeroportuar ar putea avea un interes obiectiv în încheierea unei tranzacții cu o companie aeriană, indiferent de orice comparație cu condițiile oferite companiilor aeriene de către alți operatori aeroportuari, sau chiar cu condițiile oferite de același operator aeroportuar altor companii aeriene.
- (76) Comisia constată de asemenea, în acest context, că diferențierea prețurilor este o practică comercială standard. Cu toate acestea, astfel de politici diferențiate în materie de fixare a prețurilor ar trebui să fie justificate din punct de vedere comercial.
- (77) Atunci când se evaluează rentabilitatea marginală a acordului, este oportun să se ia în considerare numai costurile și veniturile marginale generate pe toată durata acordului, și anume de la 28 martie la 30 octombrie 2010.
- (78) În concordanță cu această abordare, Oxera a prezentat un calcul *ex ante* al rentabilității marginale a scrisorilor de însoțire din 2010 ⁽¹⁾. În calculele sale, Oxera ia în considerare întregul trafic marginal și toate costurile și veniturile legate de desfășurarea activității companiei Ryanair pe aeroportul din Lübeck. Întrucât acordul din 2000 ar fi luat sfârșit în mai 2010, Comisia consideră aceste calcule ca fiind solide.
- (79) Analiza realizată de Oxera se bazează pe condițiile acordurilor dintre FLG și Ryanair, pe datele financiare reale ale FLG, precum și pe previziunile *ex ante* dintr-un plan de afaceri prezentat de Germania, elaborat de FLG la 10 martie 2010 ⁽²⁾. Planul de afaceri vizează numărul de pasageri *ex ante*, precum și costurile și veniturile preconizate ale aeroportului din Lübeck pentru perioada cuprinsă între 2010 și 2015. Planul de afaceri a fost întocmit inițial în decembrie 2009, iar ulterior a fost revizuit prin ajustarea scenariului privind traficul din planul inițial în sens descrescător și prin adăugarea a încă două scenarii. Costurile și veniturile marginale incluse în analiza Oxera se bazează pe datele din această versiune revizuită a planului de afaceri din 10 martie 2010, întrucât acesta fost elaborat mai aproape de data semnării acordurilor din 2010.
- (80) Planul face distincție între trei scenarii:
- scenariul cel mai favorabil: se presupune că traficul va crește în mod semnificativ pe parcursul perioadei în cauză ca urmare a așteptării că Ryanair va înființa o bază pe aeroport. În consecință, planul presupune o creștere a veniturilor din activități non-aeronautice și o extindere a serviciilor non-aeronautice;
 - scenariul de mijloc: se presupune că activitatea va continua la fel ca înainte, și anume în conformitate cu datele disponibile pentru 2010, anul în care a fost întocmit planul de afaceri; și
 - scenariul cel mai nefavorabil: se presupune că aeroportul se va închide până în 2012, cu o scădere a numărului de pasageri în cursul anilor 2010 și 2011.
- (81) În timp ce, în scenariul cel mai favorabil, numărul pasagerilor va crește de la [...] în 2010 la [...] în 2013 și va conduce la o creștere corespunzătoare a veniturilor, numărul pasagerilor stagnează în scenariul de mijloc la [...], în concordanță cu numerele preconizate pentru 2010. În scenariul cel mai nefavorabil, numărul pasagerilor scade rapid în 2011 și toate operațiunile aeroportului încetează în 2012.
- (82) În scopul analizării acordurilor din 2010, Oxera a constatat că nu este adecvat să se adopte previziunile scenariului cel mai nefavorabil din planul de afaceri, întrucât acest scenariu presupune că votul public al cetățenilor orașului Hansestadt Lübeck din 2010 ar decide închiderea aeroportului. Având în vedere rezultatul pozitiv al votului public care a asigurat investiții suplimentare pentru aeroport din 25 aprilie 2010 (a se vedea considerentul 16) la doar o lună după semnarea scrisorii de însoțire nr. 1, Comisia consideră că ipoteza potrivit căreia ambele părți se așteaptă ca aeroportul să își continue operațiunile este rezonabilă ⁽³⁾. Pentru a se asigura că această abordare este prudentă, Oxera și-a bazat analiza în primul rând pe previziunile FLG pentru scenariul de mijloc.

⁽¹⁾ Raportul Oxera, Evaluare economică a principiului operatorului economic privat: Aeroportul din Lübeck, 6 februarie 2015; Raportul Oxera, Răspuns la solicitarea Comisiei Europene, 6 octombrie 2017.

⁽²⁾ *Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Takeoff-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung*, 10 martie 2010.

⁽³⁾ A se vedea *Take-OFF Konzept – Flughafen Lübeck GmbH* din 21 decembrie 2009. Această ipoteză este, de asemenea, în concordanță cu o scrisoare trimisă de Ryanair către FLG în 2009, în care se precizează diferite angajamente asumate de Ryanair în ceea ce privește o viitoare cooperare.

- (83) Tabelul 2 arată că veniturile generate în urma semnării scrisorii de însoțire nr. 1 erau preconizate a depăși costurile marginale, ceea ce a condus la un surplus anual de [...] EUR în scenariul calculat de Oxera ⁽¹⁾.

Tabelul 2

Analiza rentabilității marginale a scrisorii de însoțire nr. 1

Analiza rentabilității scrisorii de însoțire nr. 1 la acordul privind furnizarea serviciilor aeroportuare încheiat între Lübeck și Ryanair

	Notă:	
	Unități	
Rata de actualizare existentă	%	[...]
Rata de creștere	%	2,70
Durata acordului	ani	0,6
Probabilitatea de reînnoire a acordului	%	30
Serviciile de marketing ale AMS (2 = include scenariul cel mai favorabil, 1 = include scenariul de bază, 0 = exclude)	Nu se aplică	0
Scrisoarea de însoțire nr. 1		
Scrisoarea de însoțire nr. 1 produce efecte de la	dată	28.3.2010
Scrisoarea de însoțire nr. 1 produce efecte până la	dată	30.10.2010
Proporția din anul 2010 când această reducere a fost valabilă	%	59,5
Proporția din anul 2010 în care acordul a fost în vigoare, când această reducere a fost valabilă	%	77,8
Plățile pentru serviciile de marketing		
Reducerea pentru serviciile de marketing pe pasager care pleacă, în cazul în care se efectuează cel mult 17 escale pe săptămână:	EUR/pasager care pleacă	[...]
Reducerea pentru serviciile de marketing pe pasager care pleacă, în cazul în care se efectuează cel puțin 18 escale pe săptămână:	EUR/pasager care pleacă	[...]
Numărul-limită de escale pe săptămână	mișcare de trafic aerian	18,00
Reducerea pentru serviciile de marketing în scrisoarea de însoțire nr. 1 (EUR pe pasager care pleacă)	EUR/pasager care pleacă	[...]
Escale anuale ale Ryanair	mișcare de trafic aerian	1 779
Escale Ryanair pe săptămână	mișcare de trafic aerian	34
Reducerea pentru serviciile de marketing (EUR pe pasager care pleacă)	EUR/pasager care pleacă	[...]
Rentabilitatea		
Numărul de pasageri care pleacă al Ryanair	pasager care pleacă	[...]
Numărul total de pasageri care pleacă	pasager care pleacă	[...]
Mișcări de trafic aerian ale Ryanair	mișcare de trafic aerian	1 058
Numărul total de mișcări de trafic aerian	mișcare de trafic aerian	1 160

⁽¹⁾ În conformitate cu raportul Oxera din 6 februarie 2015, valoarea actualizată netă a ambelor scrisori de însoțire este, de asemenea, pozitivă, în cazul în care previziunile se bazează pe scenariul cel mai favorabil al planului de afaceri.

Analiza rentabilității scrisorii de însoțire nr. 1 la acordul privind furnizarea serviciilor aeroportuare încheiat între Lübeck și Ryanair

Venituri

Taxă de securitate pentru pasageri	EUR/pasager care pleacă	[...]
Tarife de handling la rampă	EUR/escală	[...]
Tarife pentru serviciile destinate pasagerilor	EUR/pasager care pleacă	[...]
Taxe de securitate aeroportuară	EUR/pasager care pleacă	[...]
Venituri din activități aeronautice	mii EUR	[...]
Venituri din activități non-aeronautice	mii EUR	[...]
Venituri totale	mii EUR	[...]

Costuri

Costuri de operare	mii EUR	[...]
Servicii de marketing	mii EUR	[...]
Servicii de marketing ale AMS	mii EUR	[...]
Amortizare	mii EUR	[...]
Costuri totale	mii EUR	[...]

Flux de numerar net	mii EUR	[...]
Valoare finală	mii EUR	[...]
Fluxuri de numerar nete	mii EUR	[...]

Numărul de ani în care se datorează fluxul de numerar	ani	0,6
Factor de actualizare	nu se aplică	[...]
VAN	mii EUR	[...]
VAN	milioane EUR	[...]

Sursă: Raportul Oxera, Răspuns la solicitarea Comisiei Europene, 6 octombrie 2017.

- (84) Întrucât acordurile din 2010 nu prevăd un anumit obiectiv de trafic pentru Ryanair, previziunile privind traficul aeroportului rezultă din previziunile FLG pentru anul 2010, astfel cum au fost stabilite în scenariul de mijloc din planul de afaceri. Se preconizează că procentul traficului Ryanair pe aeroport va rămâne la 91 %, ceea ce reflectă nivelul mediu al celor trei ani înainte de semnarea scrisorii de însoțire nr. 1. Au fost calculate escalele realizate de Ryanair, presupunându-se 189 de locuri disponibile pentru fiecare aeronavă și un coeficient de ocupare de 80 %. Acest coeficient este în concordanță cu coeficientul de ocupare al Ryanair din 2010, care, conform raportului anual și situației financiare a Ryanair din 2010, a fost de 81-82 % la momentul respectiv. Numărul suplimentar de pasageri preconizat pentru întreaga durată a acordului a fost calculat pe baza numărului de zboruri preconizate și extrapolat pentru întreaga durată a scrisorii de însoțire nr. 1.
- (85) Având în vedere faptul că scenariul de mijloc din planul de afaceri presupune faptul că nu va exista o creștere a numărului de pasageri și își bazează previziunile pe informațiile deja existente pentru anul 2010, precum și remarcând faptul că cifrele preconizate se situează sub numerele de trafic reale din anul precedent (2009), Comisia consideră că această abordare este solidă.
- (86) În plus, Comisia constată că analiza de sensibilitate efectuată de Oxera arată că, inclusiv în cazul în care se utilizează numărul de pasageri real ex post al Ryanair, valoarea actualizată netă rezultată rămâne pozitivă la [...] EUR.
- (87) În conformitate cu practica Comisiei, pentru a evalua dacă un acord încheiat de un aeroport cu o companie aeriană îndeplinește testul operatorului economic privat în economia de piață, veniturile preconizate din activitățile non-aeronautice care provin din activitatea companiei aeriene trebuie să fie luate în considerare

împreună cu tarifele aeroportuare, fără a include reducerile fiscale, sprijinul pentru marketing sau schemele de stimulente („abordarea bazată pe încasarea unică”) ⁽¹⁾. Prin urmare, veniturile marginale la care un investitor privat s-ar aștepta în mod rezonabil ca urmare a încheierii unui acord includ:

- (a) veniturile din activități aeronautice, provenite din tarifele aplicate pasagerilor și tarifele de aterizare plătite de Ryanair; și
 - (b) veniturile din activități non-aeronautice, provenite, de exemplu, din tarifele aplicate pentru spații de parcare, de la magazinele în regim de franciză sau de la magazinele administrate direct
- (88) Oxera ia în considerare veniturile din activități aeronautice pe pasager provenite din tarifele aeroportuare menționate în scrisoarea de însoțire nr. 1 în legătură cu acordul din 2000 și le multiplică cu numărul de pasageri respectiv. În conformitate cu practica Comisiei, taxele de securitate au fost excluse din analiză, întrucât acestea au fost transferate de FLG către autoritatea publică competentă ⁽²⁾. Oxera a susținut că, pentru scrisoarea de însoțire nr. 1, aeroportul s-ar fi putut aștepta la venituri din activități aeronautice în valoare de [...] EUR. Comisia consideră că acest rezultat este solid.
- (89) Veniturile din activități non-aeronautice pe pasager sunt calculate pe baza scenariului de mijloc din planul de afaceri al FLG. În concordanță cu previziunile pentru anul 2010, se presupune că veniturile din activități non-aeronautice vor rămâne la aproximativ [...] din veniturile aeronautice ⁽³⁾. Acestea includ, de exemplu, veniturile provenite de la magazine și restaurante și veniturile provenite din tarifele aplicate pentru spațiile de parcare. Oxera estimează că veniturile din activitățile non-aeronautice s-ar ridica la [...] EUR.
- (90) În ceea ce privește calcularea costurilor marginale, în conformitate cu practica Comisiei, trebuie să fie luate în considerare toate costurile suportate de aeroport în legătură cu activitățile companiei aeriene pe aeroport. Astfel de costuri marginale ar putea cuprinde toate categoriile de cheltuieli sau de costuri de marketing, cum ar fi costurile marginale cu personalul și cu echipamentele generate de prezența companiei aeriene pe aeroport ⁽⁴⁾.
- (91) În conformitate cu practica Comisiei, costurile pe care aeroportul ar trebui să le suporte în orice caz, independent de acordul cu compania aeriană, nu ar trebui să fie luate în considerare în aplicarea testului operatorului economic privat în economia de piață ⁽⁵⁾.
- (92) În conformitate cu această abordare, Oxera ia în considerare costurile de operare și de marketing marginale.
- (93) Costurile de marketing rezultă din acordul din 2000 și sunt menținute în scrisoarea de însoțire nr. 1, fiind majorate cu plățile pentru serviciile de marketing din cursul perioadei de valabilitate a scrisorii de însoțire nr. 1, și anume 28 martie 30 octombrie 2010:

Tabelul 3

Calendarul plăților pentru serviciile de marketing pe pasager din scrisoarea de însoțire nr. 1

Plățile pentru serviciile de marketing pe pasager care pleacă, în cazul în care se efectuează:	
mai puțin de 18 escale pe săptămână	18 sau mai multe escale pe săptămână
[...] EUR	[...] EUR

- (94) Întrucât previziunile privind numărul de escale depășesc 18 escale pe săptămână, plățile pentru serviciile de marketing au fost stabilite la suma de [...] EUR pe pasager care pleacă. Pentru a calcula plățile totale pentru serviciile de marketing, aceste plăți de marketing au fost înmulțite cu previziunile respective ale numărului de pasageri care pleacă al Ryanair. Costurile de marketing marginale preconizate pentru perioada martie-octombrie 2010 au fost calculate la valoarea de [...] EUR.

⁽¹⁾ A se vedea punctul 64 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽²⁾ Ibidem.

⁽³⁾ Comisia ia act de faptul că acest rezultat presupune o creștere a veniturilor din activități non-aeronautice pe pasager de la aproximativ [...] din veniturile aeronautice, care a fost luată în considerare ca bază pentru acordul din 2000, la aproximativ [...] în 2010. Comisia consideră că această presupunere este rezonabilă având în vedere creșterea activităților comerciale pe aeroportul din Lübeck după anul 2000.

⁽⁴⁾ A se vedea punctul 64 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁵⁾ A se vedea punctul 64 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației; Decizia (UE) 2015/1226 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Angoulême, a SNC-Lavalin, a Ryanair și a Airport Marketing Services (JO L 201, 30.7.2015, p. 48); Decizia (UE) 2015/1584 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) pus în aplicare de Italia în favoarea întreprinderii Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. și a mai multor transportatori aerieni care operează pe aeroportul Alghero (JO L 250, 25.9.2015, p. 38); Decizia (UE) 2016/2069 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind măsurile SA.14093 (C 76/2002) puse în aplicare de Belgia în favoarea Brussels South Charleroi Airport și a companiei aeriene Ryanair (JO L 325, 30.11.2016, p. 63).

- (95) Costurile de operare marginale au fost estimate pe baza unei analize de regresie care a identificat impactul unei modificări a numărului total de pasageri asupra costurilor de operare ale aeroportului. Cu toate acestea, întrucât în scenariul de mijloc previziunea anuală privind costurile de operare variază de la an la an, însă nu și previziunea privind numărul de călători, Oxera nu a putut efectua o analiză de regresie pe baza acestui scenariu. În schimb, Oxera a calculat costurile de operare marginale utilizând estimările medii din scenariul cel mai favorabil și din scenariul cel mai nefavorabil pentru a asigura o abordare prudentă. Oxera a estimat costurile de operare marginale la [...] EUR.
- (96) Având în vedere cota companiei Ryanair de aproximativ 90 % din traficul de pe aeroportul din Lübeck la momentul încheierii acordului, Comisia consideră că această abordare este solidă.
- (97) Nu există costuri de amortizare (costuri de investiții) incluse în calculul rentabilității marginale a scrisorii de însoțire nr. 1.
- (98) Pentru calculele sale, Oxera a utilizat o rată de actualizare de 2,24 %, care corespunde ratei de referință a Comisiei la care se adaugă 100 de puncte de bază. Comisia consideră că este probabil ca rata de actualizare de 10 % să fie mai apropiată de media ponderată a costurilor de capital ale unui operator economic privat în economia de piață decât rata de referință plus 100 de puncte de bază. Cu toate acestea, Comisia remarcă faptul că o analiză de sensibilitate efectuată de Oxera arată că valoarea actualizată netă ar fi în continuare pozitivă la [...] EUR atunci când utilizează o rată de actualizare de 10 %.
- (99) În plus, Oxera a efectuat o analiză de sensibilitate luând în considerare diferite scenarii, printre altele:
- (a) calcularea la o rată de actualizare de 10 % (VAN pozitivă la [...] EUR);
 - (b) utilizarea numărului de pasageri real ex post al Ryanair în loc de numărul de pasageri ex ante, care a fost estimat în scenariul de mijloc al planului de afaceri (VAN pozitivă la [...] EUR);
 - (c) utilizarea costurilor de operare care rezultă din datele reale ale FLG pentru anii 2000-2010, în loc de utilizarea costurilor estimate în planul de afaceri (VAN pozitivă la [...] EUR).
- (100) Pentru testul operatorului economic privat în economia de piață, sunt relevante doar estimările ex ante bazate pe datele care erau cunoscute și preconizate la momentul deciziei. Evaluarea bazată pe datele ex post poate servi, cu toate acestea, la sprijinirea validării ipotezelor formulate pentru stabilirea veniturilor și costurilor preconizate ex ante.
- (101) Potrivit Oxera, în toate scenariile descrise mai sus, valoarea actualizată netă rămâne pozitivă.
- (102) În plus, Oxera a efectuat o nouă analiză de sensibilitate luând în considerare acordul de servicii de marketing încheiat cu AMS la 29 martie 2010.
- (103) Comisia constată că scrisoarea de însoțire nr. 1 și acordul de servicii de marketing din 2010 dintre FLG și AMS au fost semnate la aceeași dată și au aceeași perioadă contractuală. AMS este o filială deținută integral de Ryanair, iar directorii acesteia sunt directorii executivi ai Ryanair. Prin urmare, Comisia consideră că Ryanair și AMS constituie o singură entitate economică, în sensul că AMS acționează în conformitate cu interesele Ryanair și sub controlul acesteia, iar profiturile pe care le generează sunt destinate companiei Ryanair, sub formă de dividende sau de creștere a valorii companiei. Prin urmare, Comisia consideră că scrisoarea de însoțire nr. 1 și acordul de servicii de marketing din 2010 au fost încheiate între aceleași părți. În plus, acordul de servicii de marketing din 2010 menționează că acesta se întemeiază pe angajamentul Ryanair de a opera rute dinspre/către aeroportul din Lübeck. Prin urmare, Comisia consideră că scrisoarea de însoțire nr. 1 și acordul de servicii de marketing din 2010 fac parte din aceeași tranzacție comercială. Simplul fapt că FLG a încheiat acordul de servicii de marketing din 2010 cu AMS și nu cu Ryanair nu poate împiedica ca un acord de servicii de marketing și un acord de servicii aeroportuare încheiat în același timp să fie considerate ca formând o singură tranzacție.
- (104) Prin urmare, Comisia este de opinie că rentabilitatea ambelor acorduri ar trebui să fie luată în considerare împreună.
- (105) Analiza de risc efectuată de Oxera arată că, în cazul în care plata în valoare de [...] EUR convenită de FLG în 2010 în temeiul acordului de servicii de marketing cu AMS este inclusă în calcul, VAN rămâne pozitivă, la [...] EUR. Prin urmare, acordul cu AMS are doar o influență redusă asupra rentabilității scrisorii de însoțire nr. 1.
- (106) După o evaluare aprofundată a rapoartelor Oxera, Comisia consideră că rezultatele prezentate sunt rezonabile și că metodologia utilizată este solidă. Această constatare este susținută de faptul că rapoartele se bazează exclusiv pe informațiile ex ante disponibile la momentul semnării acordului. În plus, analiza de sensibilitate efectuată de Oxera validează ipoteza unei valori actuale nete pozitive.

- (107) Prin urmare, Comisia consideră că scrisoarea de însoțire nr. 1 era susceptibilă să fie rentabilă dintr-o perspectivă ex ante. În mod similar, întrucât măsurile de marketing sunt menite să atragă mai mulți pasageri, acordul poate fi considerat, de asemenea, ca făcând parte din punerea în aplicare a unei strategii globale care să conducă la rentabilitate cel puțin pe termen lung.

6.2.4. Evaluarea scrisorii de însoțire nr. 2

- (108) Având în vedere explicațiile din secțiunea 6.2.2, un operator economic privat în economia de piață ar fi evaluat costurile și veniturile marginale pentru întreaga durată de aplicare a acordului, și anume de la 31 octombrie 2010 la 1 noiembrie 2013.
- (109) Calculele efectuate de Oxera în ceea ce privește scrisoarea de însoțire nr. 2 urmează aceeași metodologie ca cea utilizată în calculele pentru scrisoarea de însoțire nr. 1.
- (110) Tabelul 4 arată că veniturile generate în urma semnării scrisorii de însoțire nr. 2 erau preconizate a depăși costurile, conducând la un surplus anual de [...] EUR în scenariul calculat de Oxera.

Tabelul 4

Analiza rentabilității marginale a scrisorii de însoțire nr. 2

Analiza rentabilității scrisorii de însoțire nr. 2 la acordul privind furnizarea serviciilor aeroportuare încheiat între Lübeck și Ryanair

	Notă:	
	Unități	
Rata de actualizare existentă	%	[...]
Rata de creștere	%	2,70
Durata acordului	ani	3,0
Probabilitatea de reînnoire a acordului		30

Scrisoarea de însoțire nr. 2

Scrisoarea de însoțire nr. 2 produce efecte de la		31.10.2010
Anul în care acordul începe să producă efecte	an	2010
Ajustarea datei la care acordul începe să producă efecte	%	17,0
Scrisoarea de însoțire nr. 2 produce efecte până la		1.11.2013
Anul în care acordul încetează să producă efecte	an	2013
Ajustarea datei la care acordul încetează să producă efecte	%	83,6
Ajustarea combinată a datei la care acordul începe să producă efecte	%	76,4
Proporția din anul 2010 în care acordul a fost în vigoare	%	22,2

Plățile pentru serviciile de marketing

Reducerea pentru serviciile de marketing pe pasager care pleacă, în cazul în care se efectuează cel mult 17 escale pe săptămână:	EUR/pasager care pleacă	[...]
Reducerea pentru serviciile de marketing pe pasager care pleacă, în cazul în care se efectuează cel puțin 18 escale pe săptămână:	EUR/pasager care pleacă	[...]
Numărul-limită de escale pe săptămână	mișcare de trafic aerian	18,00

 Analiza rentabilității scrisorii de însoțire nr. 2 la acordul privind furnizarea serviciilor aeroportuare încheiat între Lübeck și Ryanair

Escale anuale ale Ryanair	mișcare de trafic aerian	1 779			
Escale Ryanair pe săptămână	mișcare de trafic aerian	34			
Reducerea pentru serviciile de marketing (EUR pe pasager care pleacă)	EUR/pasager care pleacă	[...]			
Rentabilitatea		2010	2011	2012	2013
Ajustarea datei	%	22	100	100	100
Numărul de pasageri care pleacă al Ryanair	pasager care pleacă	[...]	[...]	[...]	[...]
Numărul total de pasageri care pleacă	pasager care pleacă	[...]	[...]	[...]	[...]
Mișcări de trafic aerian ale Ryanair	mișcare de trafic aerian	302	1 779	1 779	1 487
Numărul total de mișcări de trafic aerian	mișcare de trafic aerian	331	1 951	1 951	1 630
Venituri					
Taxă de securitate pentru pasageri	EUR/pasager care pleacă	0	0	0	0
Tarifă de handling la rampă	EUR/escală	[...]	[...]	[...]	[...]
Tarifă pentru serviciile destinate pasagerilor	EUR/pasager care pleacă	[...]	[...]	[...]	[...]
Taxă de securitate aeroportuară	EUR/pasager care pleacă	0	0	0	0
Venituri din activități aeronautice	mii EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Venituri din activități non-aeronautice	mii EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Venituri totale	mii EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri					
Costuri de operare	mii EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Servicii de marketing	mii EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Servicii de marketing ale AMS	mii EUR	0	0	0	0
Amortizare	mii EUR	0	[...]	[...]	[...]
Costuri totale	mii EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Flux de numerar net	mii EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Valoare finală	mii EUR	0	0	0	0
Fluxuri de numerar nete	mii EUR	[...]	[...]	[...]	[...]
Numărul de ani când se datorează fluxul de numerar	ani	0,2	1,2	2,2	3,0
Factor de actualizare	nu se aplică	[...]	[...]	[...]	[...]
VAN	mii EUR	[...]			
VAN	milioane EUR	[...]			

- (111) Oxera a afirmat că, pe baza taxelor stipulate în acordul din 2000 și în scrisoarea de însoțire nr. 2, aeroportul s-ar fi putut aștepta la venituri din activități aeronautice în valoare totală de [...] EUR. În ceea ce privește veniturile din activități nonaeronautice, Oxera s-a bazat din nou pe informațiile din scenariul de mijloc al planului de afaceri al companiei FLG, care preconizează că veniturile vor rămâne la nivelul din 2010, și a estimat venituri de [...] EUR.
- (112) Urmând aceeași abordare, Oxera a estimat costuri de operare marginale totale de [...] EUR. Calculul costurilor de marketing s-a bazat pe termenii stipulați în acordul original din 2000, înmulțiți cu previziunile respective ale numărului de pasageri care pleacă ai Ryanair.
- (113) Din motivele menționate în considerentele 82-96 de mai sus, Comisia consideră că abordarea adoptată de Oxera este solidă.
- (114) Comisia observă că Oxera a inclus costurile de investiții în calculul pentru scrisoarea de însoțire nr. 2, acestea constând într-un procent legat de pasageri din costurile de amortizare. Costurile sunt estimate prin intermediul unei analize de regresie a investițiilor planificate și a numărului de pasageri preconizat în conformitate cu planul de afaceri.
- (115) Comisia constată că, în conformitate cu scenariul de mijloc al planului de afaceri din 2010 al FLG, investițiile nu erau specifice companiei Ryanair ci puteau fi exploatate de alte companii aeriene. În consecință, costurile de investiții nu trebuie să fie incluse în costurile marginale ale scrisorii de însoțire nr. 2. În acest sens, Comisia observă că Germania a subliniat faptul că FLG a încercat în permanență să atragă alte companii aeriene și a reușit în această încercare, întrucât Wizz Air a desfășurat, de asemenea, activități pe aeroport. Comisia observă, de asemenea, că acordurile din 2010 nu au impus companiei FLG să realizeze investiții.
- (116) Având în vedere aceste considerații, Comisia concluzionează că nu este rezonabil să se atribuie investițiile realizate pe aeroportul din Lübeck scrisorii de însoțire nr. 2. Cu toate acestea, Comisia constată, de asemenea, că, inclusiv în cazul în care costurile investițiilor ar fi atribuite acordului, VAN preconizată era în continuare pozitivă, ajungând la o valoare de [...] EUR.
- (117) În plus, analiza de sensibilitate efectuată de Oxera indică o VAN pozitivă în următoarele scenarii:
- (a) calcularea la o rată de actualizare de 10 % (VAN pozitivă la [...] EUR);
 - (b) utilizarea numărului de pasageri real ex post al Ryanair în loc de numărul de pasageri ex ante, care a fost estimat în scenariul de mijloc al planului de afaceri (VAN pozitivă la [...] EUR);
 - (c) utilizarea costurilor de operare care rezultă din datele reale ale FLG pentru anii 2000-2010 ⁽¹⁾, în loc de utilizarea costurilor estimate în planul de afaceri (VAN pozitivă la [...] EUR).
- (118) În acest sens, afirmațiile sale anterioare din considerentele 98-101 se aplică, de asemenea, scrisorii de însoțire nr. 2.
- (119) Prin urmare, Comisia consideră că scrisoarea de însoțire nr. 2 era susceptibilă să fie rentabilă dintr-o perspectivă ex ante. În mod similar, având în vedere contribuția în mod evident pozitivă, acordul poate fi considerat, de asemenea, ca făcând parte din punerea în aplicare a unei strategii globale care să conducă la rentabilitate pe termen lung.

6.2.5. Rezultatul evaluării

- (120) Pe baza informațiilor furnizate, Comisia consideră că FLG ar fi putut preconiza o rentabilitate marginală pozitivă pentru acordurile din 2010 încheiate cu Ryanair.
- (121) În plus, s-ar fi putut preconiza, în mod rezonabil, că scrisoarea de însoțire nr. 1 va înregistra o rentabilitate marginală inclusiv atunci când se ia în considerare acordul de servicii de marketing cu AMS.
- (122) Prin urmare, Comisia consideră că FLG a acționat ca un operator economic privat în economia de piață atunci când a încheiat acordurile din 2010 cu Ryanair. Prin urmare, acordurile respective nu conferă un avantaj economic pe care Ryanair nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

⁽¹⁾ Potrivit Oxera, aceasta nu a fost în măsură să obțină date de la FLG care să acopere perioada de după 2010.

7. CONCLUZIE

- (123) Comisia concluzionează că scrisorile de însoțire din 2010 nu conferă un avantaj economic companiei Ryanair. Prin urmare, nici scrisoarea de însoțire nr. 1, nici scrisoarea de însoțire nr. 2 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Scrisoarea de însoțire nr. 1 din 29 martie 2010 semnată de Ryanair Ltd și Flughafen Lübeck GmbH nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

Articolul 2

Scrisoarea de însoțire nr. 2 din 31 octombrie 2010 semnată de Ryanair Ltd și Flughafen Lübeck GmbH nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 22 februarie 2018.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei
