

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 3



Ediția în limba română

Legislație

Anul 61

6 ianuarie 2018

Cuprins

II Acte fără caracter legislativ

DECIZII

- ★ Decizia (UE) 2018/6 a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2017 privind mobilizarea Fondului european de ajustare la globalizare în urma unei cereri din partea Greciei – EGF/2017/003 GR/Attica retail 1
- ★ Decizia (UE) 2018/7 a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2017 privind mobilizarea Fondului european de ajustare la globalizare (cererea prezentată de Finlanda – EGF/2017/005 FI/Comerț cu amănuntul) 3
- ★ Decizia (UE) 2018/8 a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2017 privind mobilizarea instrumentului de flexibilitate pentru finanțarea măsurilor bugetare imediate în scopul de a aborda provocările actuale privind migrația, fluxurile de refugiați și amenințările la adresa securității 5
- ★ Decizia (UE) 2018/9 a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2017 de modificare a Deciziei (UE) 2017/344 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 privind mobilizarea marjei pentru situații neprevăzute în 2017 7
- ★ Decizia (UE) 2018/10 a Comisiei din 20 februarie 2014 privind ajutorul de stat SA.18855 — C 5/08 (ex NN 58/2007) — Danemarca – Acordurile din 1999 încheiate între Aeroportul Aarhus și compania Ryanair [notificată cu numărul C(2014) 871] ⁽¹⁾ 9
- ★ Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/11 a Comisiei din 5 ianuarie 2018 privind anumite măsuri de protecție provizorii cu privire la pesta porcină africană în Polonia [notificată cu numărul C(2018) 59] ⁽¹⁾ 24

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA (UE) 2018/6 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 12 decembrie 2017

privind mobilizarea Fondului european de ajustare la globalizare în urma unei cereri din partea Greciei – EGF/2017/003 GR/Attica retail

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1309/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind Fondul european de ajustare la globalizare (2014-2020) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1927/2006 ⁽¹⁾, în special articolul 15 alineatul (4),

având în vedere Acordul interinstituțional din 2 decembrie 2013 dintre Parlamentul European, Consiliu și Comisie privind disciplina bugetară, cooperarea în chestiuni bugetare și buna gestiune financiară ⁽²⁾, în special punctul 13,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Fondul european de ajustare la globalizare (FEG) urmărește să ofere sprijin lucrătorilor disponibilizați și persoanelor care desfășoară activități independente a căror activitate a încetat ca urmare a schimbărilor structurale majore intervenite în practicile comerciale internaționale, generate de globalizare, ca urmare a continuării crizei economice și financiare mondiale sau ca urmare a unei noi crize economice și financiare mondiale, precum și să le acorde asistență în procesul de reintegrare pe piața muncii.
- (2) FEG nu trebuie să depășească o sumă anuală maximă de 150 de milioane EUR (la prețurile din 2011), astfel cum se prevede la articolul 12 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului ⁽³⁾.
- (3) La 13 aprilie 2017, Grecia a prezentat o cerere de mobilizare a FEG, în legătură cu disponibilizările din nouă întreprinderi care își desfășoară activitatea în sectorul comerțului cu amănuntul în următoarele regiuni: Attica, Macedonia de Est, Tracia, Macedonia Centrală, Macedonia de Vest, Tesalia, Epir, Grecia de Vest, Grecia Centrală, Peloponez, Sudul Mării Egee și Creta. Cererea a fost completată cu informații suplimentare care au fost transmise în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 1309/2013. Această cerere îndeplinește condițiile pentru stabilirea unei contribuții financiare din partea FEG, astfel cum sunt prevăzute la articolul 13 din regulamentul menționat.
- (4) În conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1309/2013, cererea din partea Greciei este considerată admisibilă, deoarece disponibilizările au un impact semnificativ asupra ocupării forței de muncă și asupra economiei locale, regionale sau naționale.
- (5) Prin urmare, FEG ar trebui mobilizat pentru a se acorda o contribuție financiară în valoare de 2 949 150 EUR ca urmare a cererii depuse de Grecia.

⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 855.

⁽²⁾ JO C 373, 20.12.2013, p. 1.

⁽³⁾ Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului din 2 decembrie 2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 (JO L 347, 20.12.2013, p. 884).

- (6) În scopul de a reduce la minimum timpul necesar pentru mobilizarea FEG, prezenta decizie ar trebui să se aplice de la data adoptării sale,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

În cadrul bugetului general al Uniunii pentru exercițiul financiar 2017, se mobilizează din Fondul european de ajustare la globalizare suma de 2 949 150 EUR în credite de angajament și credite de plată.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 12 decembrie 2017.

Adoptată la Bruxelles, 12 decembrie 2017.

Pentru Parlamentul European

Președintele

A. TAJANI

Pentru Consiliu

Președintele

K. SIMSON

DECIZIA (UE) 2018/7 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 12 decembrie 2017****privind mobilizarea Fondului european de ajustare la globalizare (cererea prezentată de Finlanda – EGF/2017/005 FI/Comerț cu amănuntul)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1309/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind Fondul european de ajustare la globalizare (2014-2020) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1927/2006 ⁽¹⁾, în special articolul 15 alineatul (4),

având în vedere Acordul interinstituțional din 2 decembrie 2013 dintre Parlamentul European, Consiliu și Comisie privind disciplina bugetară, cooperarea în chestiuni bugetare și buna gestiune financiară ⁽²⁾, în special punctul 13,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Fondul european de ajustare la globalizare (FEG) urmărește să ofere sprijin lucrătorilor disponibilizați și persoanelor care desfășoară o activitate independentă a căror activitate a încetat ca urmare a modificărilor structurale majore intervenite în practicile comerciale mondiale, generate de globalizare, ca urmare a continuării crizei economice și financiare mondiale sau ca urmare a unei noi crize economice și financiare mondiale, precum și să le ofere asistență în vederea reintegrării pe piața muncii.
- (2) Fondul nu depășește o sumă anuală maximă de 150 de milioane EUR (la prețurile din 2011), după cum se prevede la articolul 12 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului ⁽³⁾.
- (3) La 12 iunie 2017, Finlanda a prezentat o cerere de mobilizare a FEG, în legătură cu disponibilizările din trei întreprinderi care își desfășoară activitatea în sectorul comerțului cu amănuntul în următoarele regiuni: Länsi-Suomi, Helsinki-Uusimaa, Etelä-Suomi și Pohjois-Suomi din Finlanda. Cererea a fost completată cu informații suplimentare care au fost transmise în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 1309/2013. Cererea îndeplinește condițiile pentru stabilirea sumei contribuției financiare din partea FEG prevăzute la articolul 13 din Regulamentul (UE) nr. 1309/2013.
- (4) Prin urmare, FEG ar trebui mobilizat pentru a oferi o contribuție financiară în valoare de 2 499 360 EUR ca răspuns la cererea depusă de Finlanda.
- (5) Pentru a reduce la minimum termenul necesar pentru declanșarea intervenției din partea FEG, prezenta decizie ar trebui să se aplice de la data adoptării sale,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

În cadrul bugetului general al Uniunii Europene pentru exercițiul financiar 2017, se mobilizează Fondul european de ajustare la globalizare pentru a se furniza suma de 2 499 360 EUR în credite de angajament și credite de plată.

⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 855.

⁽²⁾ JO C 373, 20.12.2013, p. 1.

⁽³⁾ Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului din 2 decembrie 2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 (JO L 347, 20.12.2013, p. 884).

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 12 decembrie 2017.

Adoptată la Bruxelles, 12 decembrie 2017.

Pentru Parlamentul European

Președintele

A. TAJANI

Pentru Consiliu

Președintele

K. SIMSON

DECIZIA (UE) 2018/8 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 12 decembrie 2017****privind mobilizarea instrumentului de flexibilitate pentru finanțarea măsurilor bugetare imediate în scopul de a aborda provocările actuale privind migrația, fluxurile de refugiați și amenințările la adresa securității**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Acordul interinstituțional din 2 decembrie 2013 dintre Parlamentul European, Consiliu și Comisie privind disciplina bugetară, cooperarea în chestiuni bugetare și buna gestiune financiară ⁽¹⁾, în special punctul 12,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Instrumentul de flexibilitate este destinat să permită finanțarea cheltuielilor identificate precis, care nu au putut fi finanțate în limitele plafoanelor disponibile pentru una sau mai multe alte rubrici.
- (2) Plafonul aplicabil sumei anuale disponibile pentru instrumentul de flexibilitate este de 600 000 000 EUR (la prețurile din 2011), astfel cum se prevede la articolul 11 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului ⁽²⁾.
- (3) Pentru a aborda provocările actuale privind migrația, fluxurile de refugiați și amenințările la adresa securității, este necesar să se mobilizeze urgent sume suplimentare importante în vederea finanțării acestor măsuri.
- (4) După examinarea tuturor posibilităților de realocare a creditelor în cadrul plafonului de cheltuieli de la rubrica 3 (Securitate și cetățenie), reiese că este necesar să se mobilizeze instrumentul de flexibilitate pentru a suplimenta finanțarea disponibilă din bugetul general al Uniunii pentru exercițiul financiar 2018 peste plafonul rubricii 3 cu suma de 837 241 199 EUR pentru a finanța măsuri în domeniul migrației, refugiaților și securității. Acest quantum include sumele anulate din anii precedenți aferente Fondului de solidaritate al Uniunii Europene și Fondului european de ajustare la globalizare și care sunt puse la dispoziția instrumentului de flexibilitate în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013..
- (5) Pe baza profilului de plată preconizat, creditele de plată aferente mobilizării instrumentului de flexibilitate ar trebui să fie distribuite pe mai multe exerciții financiare.
- (6) Pentru a permite utilizarea rapidă a fondurilor, prezenta decizie ar trebui să se aplice de la începutul exercițiului financiar 2018,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

- (1) În cadrul bugetului general al Uniunii pentru exercițiul financiar 2018, se mobilizează instrumentul de flexibilitate pentru a se alocă suma de 837 241 199 EUR în credite de angajament la rubrica 3 (*Securitate și cetățenie*).

Suma menționată la primul paragraf este utilizată pentru a finanța măsuri menite să abordeze provocările actuale privind migrația, fluxurile de refugiați și amenințările la adresa securității.

⁽¹⁾ JO C 373, 20.12.2013, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului din 2 decembrie 2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 (JO L 347, 20.12.2013, p. 884).

(2) Pe baza profilului de plată preconizat, modul de distribuire a creditelor de plată aferente mobilizării instrumentului de flexibilitate este estimat după cum urmează:

- (a) 464 039 631 EUR în 2018;
- (b) 212 683 883 EUR în 2019;
- (c) 126 354 910 EUR în 2020;
- (d) 34 162 775 EUR în 2021.

Cuantumurile specifice ale creditelor de plată pentru fiecare exercițiu financiar se autorizează în conformitate cu procedura bugetară anuală.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie 2018.

Adoptată la Bruxelles, 12 decembrie 2017.

Pentru Parlamentul European
Președintele
A. TAJANI

Pentru Consiliu
Președintele
K. SIMSON

DECIZIA (UE) 2018/9 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 12 decembrie 2017****de modificare a Deciziei (UE) 2017/344 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 privind mobilizarea marjei pentru situații neprevăzute în 2017**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Acordul interinstituțional din 2 decembrie 2013 dintre Parlamentul European, Consiliu și Comisie privind disciplina bugetară, cooperarea în chestiuni bugetare și buna gestiune financiară ⁽¹⁾, în special punctul 14 al doilea paragraf,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Articolul 13 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului ⁽²⁾ de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 a instituit o marjă pentru situații neprevăzute de până la 0,03 % din venitul național brut al Uniunii.
- (2) În conformitate cu articolul 6 din regulamentul menționat, Comisia a calculat cuantumul absolut al marjei pentru situații neprevăzute pentru anul 2017 ⁽³⁾.
- (3) Parlamentul European și Consiliul au mobilizat marja pentru situații neprevăzute în 2017 pentru a permite finanțarea peste plafoanele de angajamente de 1 906 150 960 EUR, din care 1 176 030 960 EUR pentru rubrica 3 (*Securitate și cetățenie*).
- (4) Bugetul pe 2018 necesită o mai mare flexibilitate și, prin urmare, compensarea marjei pentru situații neprevăzute mobilizate în 2017 este ajustată pentru a se micșora suma compensată la rubrica 5 în 2018 și pentru a se introduce o compensare corespunzătoare în cadrul rubricii 5 în 2020,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*Articolul 2 din Decizia (UE) 2017/344 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 privind mobilizarea marjei pentru situații neprevăzute în 2017 ⁽⁴⁾ se modifică după cum urmează:

- (a) în teza introductivă, „2019” se înlocuiește cu „2020”;
- (b) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
„(b) 2018: rubrica 5 (Administrație): 318 000 000 EUR;”;
- (c) se adaugă următoarea literă (d):
„(d) 2020: rubrica 5 (Administrație): 252 000 000 EUR.”

⁽¹⁾ JO C 373, 20.12.2013, p. 1.⁽²⁾ Regulamentul (UE, Euratom) nr. 1311/2013 al Consiliului din 2 decembrie 2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014-2020 (JO L 347, 20.12.2013, p. 884).⁽³⁾ Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European din 30 iunie 2016 privind ajustarea tehnică a cadrului financiar pentru 2017 în funcție de evoluția VNB [COM(2016) 311].⁽⁴⁾ JO L 50, 28.2.2017, p. 57.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 12 decembrie 2017.

Pentru Parlamentul European

Președintele

A. TAJANI

Pentru Consiliu

Președintele

K. SIMSON

DECIZIA (UE) 2018/10 A COMISIEI**din 20 februarie 2014****privind ajutorul de stat SA.18855 — C 5/08 (ex NN 58/2007) — Danemarca****Acordurile din 1999 încheiate între Aeroportul Aarhus și compania Ryanair***[notificată cu numărul C(2014) 871]***(Numai textul în limba daneză 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),

invitând părțile interesate să-și prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ⁽¹⁾,

întrucât:

1. PROCEDURA

- (1) În februarie 2005, Comisia a primit o plângere din partea SAS Group („SAS”). SAS a acuzat, printre altele, faptul că Aarhus Airport Ltd./Aarhus Lufthavn A/S („Aeroportul Aarhus”) a acordat subvenții ilegale companiei Ryanair. Subvențiile ar consta în acordarea de tarife aeroportuare și de handling la sol reduse pentru compania Ryanair.
- (2) Comisia a solicitat Danemarcei, prin scrisorile din 2 martie 2005 și 20 mai 2006, să furnizeze informații suplimentare în legătură cu plângerea. Danemarca a răspuns prin scrisorile din 18 mai 2005 și 11 iulie 2006.
- (3) Prin scrisoarea din 30 ianuarie 2008, Comisia a informat Danemarca cu privire la decizia sa de iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ⁽²⁾ („decizia de inițiere a procedurii”) în legătură cu Acordul dintre Aeroportul Aarhus și compania Ryanair. Danemarca și-a prezentat observațiile privind decizia de inițiere la 30 mai 2008.
- (4) Decizia Comisiei de deschidere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽³⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în termen de o lună de la data publicării.
- (5) Comisia a primit observații la decizia de inițiere de la trei părți interesate. SAS, Ryanair și Asociația Companiilor Europene de Navigație Aeriană au prezentat observații în datele de 16 iunie 2008, 29 mai 2008 și, respectiv, 4 iulie 2008. Comisia a transmis observațiile respective Danemarcei prin scrisoarea din 17 iulie 2008. Danemarcei i s-a oferit posibilitatea de a răspunde la acestea în termen de o lună. Danemarca a transmis observațiile sale prin scrisoarea din 29 septembrie 2008.
- (6) Prin scrisoarea din 25 martie 2011, Comisia a solicitat informații suplimentare. Danemarca a răspuns prin scrisoarea din 28 martie 2011. Prin scrisoarea din 8 aprilie 2011, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea companiei Ryanair. Ryanair a răspuns prin scrisoarea din 15 iulie 2011. Observațiile furnizate de Ryanair au fost transmise Danemarcei prin scrisoarea din 5 august 2011. Danemarca a furnizat informații suplimentare prin scrisorile din 8 septembrie 2011 și 22 septembrie 2011, 12 aprilie 2012 și 22 mai 2012.

⁽¹⁾ JO C 109, 30.4.2008, p. 15.

⁽²⁾ Cu efect 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 seturi de articole sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, trimerile la articolele 107 și 108 din TFUE se interpretează, după caz, drept trimeri la articolele 87 și 88 din Tratatul CE. De asemenea, TFUE a introdus anumite modificări terminologice, cum ar fi înlocuirea termenului „Comunitate” cu „Uniune” și a sintagmei „piață comună” cu „piață internă”. Pe tot parcursul prezentei decizii va fi folosită terminologia din TFUE.

⁽³⁾ JO C 109, 30.4.2008, p. 15.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII

2.1. Contextul investigației

- (7) Aeroportul Aarhus este situat în orașul Tistrup, la 36 km nord-est de orașul Aarhus din Danemarca. Aeroportul Aarhus, proprietarul și operatorul aeroportului, este o societate cu răspundere limitată deținută de stat în procent de 100 % ⁽¹⁾.
- (8) Aeroportul reprezintă unul dintre cele șase aeroporturi regionale care deservește piața Iutlandei, cu o populație de aproximativ 2,5 milioane de locuitori. Pentru aproape 25 % din populația Iutlandei, Aeroportul Aarhus este cel mai apropiat aeroport. Cel mai mare aeroport din regiunea Iutlanda este Aeroportul Billund, situat la 140 km (o distanță rutieră care poate fi parcursă în ~ 1 oră și 35 de minute). Aeroportul Aarhus este, după Aeroportul Billund, al doilea cel mai mare aeroport din regiunea Iutlanda care deservește, în principal, companiile aeriene SAS (~ 48 % din pasageri) și Ryanair (~ 34,7 % din pasageri).
- (9) Aeroportul Aarhus are capacitatea de a gestiona aproximativ un milion de pasageri pe an. Vârful de trafic a fost atins în 1996, când peste 800 000 de pasageri au utilizat aeroportul. În 1996, a fost deschis Podul Marii Centuri, conectând insulele Funen și Zealand și reducând timpul de călătorie terestră între Iutlanda și Copenhaga. Podul Marii Centuri a oferit călătorilor opțiunea deplasării cu autoturismul de la Aarhus la Copenhaga. După deschiderea podului în 1996, numărul pasagerilor din Aeroportul Aarhus a început să scadă la aproape 600 000 pe an. În 1999, compania SAS și-a închis ruta Aarhus-Londra. În același an, au fost încheiate acordurile dintre Ryanair și Aeroportul Aarhus, iar Ryanair a început să opereze zilnic un zbor către Londra Stansted. Următorul tabel sintetizează evoluția numărului pasagerilor Aeroportului Aarhus din 1995 până în 2012:

Tabelul 1

Evoluția numărului pasagerilor la AAR în perioada 1995-2012

Pasageri efectivi în perioada 1995-2012									
Anul	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Pasageri (000)	782	864	812	625	597	641	655	579	579
Anul	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pasageri (000)	525	539	554	571	573	526	562	591	485

2.2. Măsurile care fac obiectul investigației și evaluarea inițială a Comisiei

- (10) Decizia de inițiere a procedurii vizează acordurile încheiate între Ryanair și Aeroportul Aarhus în 1999. Astfel, această decizie nu aduce atingere niciunei modificări sau înlocuiri a acordurilor din 1999, și niciunui acord complementar încheiat ulterior.
- (11) În decizia de inițiere, Comisia a ridicat problema dacă Aeroportul Aarhus a acționat în calitate de agent economic în cadrul economiei de piață atunci când a încheiat acordurile din 1999 cu Ryanair. Mai exact, Comisia s-a întrebat dacă nivelul tarifelor aeroportuare și rabaturile ulterioare, precum și asistența de marketing furnizată de aeroport companiei Ryanair, constituie ajutor de stat.
- (12) În special, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la faptul dacă diferențierea tarifelor aeroportuare aplicată de Aeroportul Aarhus s-a bazat pe venituri incrementale și costuri marginale, adică venituri și costuri induse de activitatea Ryanair în cadrul aeroportului. În plus, Danemarca nu a furnizat Comisiei nici copia acordurilor din 1999 încheiate cu Ryanair, nici planul de afaceri care evaluează rentabilitatea sa pentru Aeroportul Aarhus. Din acest motiv, în decizia de inițiere a procedurii Comisia și-a exprimat îndoiala că Aeroportul Aarhus ar fi fost motivat, în comportamentul său, de perspectiva obținerii unei rentabilități pe termen lung. În consecință, nu se poate exclude posibilitatea ca acordurile din 1999 să fi oferit companiei Ryanair un avantaj de care nu ar fi beneficiat în condiții normale de piață.

⁽¹⁾ La momentul încheierii acordului, în 1999, aeroportul este deținut de următoarele municipalități/comitate: municipalitatea Århus (64,60 %), municipalitatea Randers (16,70 %), municipalitatea Grenå (4,80 %), municipalitatea Ebeltøft (3,00 %) și comitatul Århus (10,90 %).

- (13) Comisia și-a exprimat îndoieli în ceea ce privește compatibilitatea ajutorului în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. În această privință, Comisia a pus în mod deosebit sub semnul întrebării satisfacerea, în acest caz, a condițiilor de compatibilitate enunțate în Orientările din 2005 privind sectorul aviației ⁽¹⁾.

3. OBSERVAȚII FORMULATE DE DANEMARCA

3.1. Procesul decizional care a condus la acordurile din 1999 încheiate cu Ryanair

- (14) Întâi de toate, Danemarca transmite Comisiei observațiile sale cu privire la imposibilitatea de a imputa statului membru respectiv acordurile din 1999 încheiate cu Ryanair.
- (15) Danemarca declară că acordurile din 1999 au fost încheiate între Aeroportul Aarhus și Ryanair și că acestea nu sunt imputabile niciunei autorități publice. Danemarca precizează că nici statul membru respectiv, nici o altă autoritate publică, nu s-a implicat în negocierea acordurilor.
- (16) Danemarca clarifică faptul că, potrivit reprezentanților Aeroportului Aarhus, negocierile preliminare dintre Aeroportul Aarhus și Ryanair demaraseră deja la începutul anului 1998. În plus, Danemarca susține că aceste negocieri au fost temporar suspendate în primăvara anului 1999, deoarece părțile nu au putut ajunge la un acord.
- (17) De asemenea, Danemarca afirmă că, în iunie 1999, SAS a anunțat că va închide ruta Aarhus-Londra, cu efect de la finele lunii octombrie 1999. În această privință, Danemarca precizează că, în vara anului 1999, au fost reluate negocierile între Ryanair și Aeroportul Aarhus, reprezentat de directorul său, responsabil cu parteneriatul pentru utilități.
- (18) Referitor la negocierea acordurilor din 1999, Danemarca a clarificat faptul că acestea au fost negociate direct de către directorul aeroportului și că proprietarii publici nici nu au propus, nici nu au aprobat condițiile stipulate în acorduri. Potrivit Danemarcei, directorul care a negociat acordurile, inclusiv reducerile oferite, nu a avut contacte nici cu consiliul de administrație, nici cu vreo altă autoritate locală.
- (19) De asemenea, Danemarca clarifică faptul că acordurile din 1999 au fost semnate direct de către directorul aeroportului, care a negociat acordurile. Danemarca explică în continuare faptul că acordurile din 1999 nu au fost înaintate spre aprobare către autoritățile daneze ale aviației civile, dar nici taxele aeroportuare nu au fost aprobate sub forma unei liste de taxe sau într-o altă formă.
- (20) În sprijinul acestor afirmații (a se vedea considerentele 15 și 19), Danemarca a prezentat o copie a proceselor-verbale ale reuniunilor consiliului de administrație cu reprezentanții autorităților locale, precum și a proceselor-verbale ale adunărilor generale anuale.
- (21) În consecință, Danemarca este de părere că nici acționarii aeroportului, nici autoritățile aviației civile, nu au avut vreo implicare, directă sau indirectă, în negocierile privind acordurile din 1999 încheiate cu Ryanair. Astfel, în opinia Danemarcei, aceste acorduri nu sunt imputabile statului membru respectiv. Întrucât nu se îndeplinește una dintre condițiile cumulative pentru noțiunea de „ajutor de stat”, Danemarca este de părere că acordurile din 1999 încheiate cu Ryanair nu constituie ajutor de stat.

3.2. Acordurile din 1999 încheiate între Aeroportul Aarhus și compania Ryanair

- (22) Danemarca a furnizat o copie a celor două acorduri încheiate în 1999 între Aeroportul Aarhus și compania Ryanair, precum și clarificări suplimentare.

Acordul principal din 1999

- (23) Danemarca precizează faptul că, la 2 noiembrie 1999, Aeroportul Aarhus a încheiat un acord cu compania Ryanair („acordul principal”). În continuare, Danemarca declară că acordul era planificat să producă efecte până la 31 octombrie 2009 (adică pentru o perioadă de 10 ani).

⁽¹⁾ Comunicarea Comisiei – Orientări comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).

- (24) Danemarca afirmă că acordul principal obliga compania Ryanair să efectueze cel puțin [...] ⁽¹⁾ zboruri de la Aeroportul Aarhus către Londra Stansted, cu o aeronavă tip B737 (cu posibilitatea reducerii traficului numai în perioadele sărbătorilor legale, de Crăciun, Anul Nou și Paște). Danemarca precizează că, în baza acordului principal, compania Ryanair se obliga să genereze la Aeroportul Aarhus cel puțin [...] de pasageri pe an, între 1 ianuarie 2001 și 31 decembrie 2001.
- (25) În ceea ce privește taxele care urmau să fie plătite de Ryanair, Danemarca explică faptul că, în temeiul acordului principal, Ryanair se obliga să achite Aeroportului Aarhus următoarele taxe, sintetizate în tabelul 2.

Tabelul 2

Taxe de aeroport de plătit de către Ryanair Aeroportului Aarhus în baza acordului principal încheiat în 1999

Taxe de aeroport plătite de Ryanair	[...]	[...]
Taxă de rotație pentru aterizare/decolare (inclusiv supra-taxă pentru zgomot și controlul traficului aerian local)	DKK [...]	
Taxă de serviciu per pasager care pleacă	DKK [...]	
Taxă de noapte	Conform tarifului standard	
Taxă de handling pasageri și de rampă per rotație	DKK [...]	DKK [...]

- (26) Danemarca subliniază faptul că, în conformitate cu acordul principal, aeroportul Aarhus era obligat să acorde companiei Ryanair o reducere de [...] DKK (pentru primii [...] ani, adică [...] sau de [...] DKK (pentru ultimii [...] ani, și anume, între [...]) a taxei de serviciu pentru pasageri (însemnând o reducere de [...] pe taxa de serviciu pentru pasageri aplicabilă), în cazul în care Ryanair colecta un venit net de cel mult [...] DKK per pasager pe ruta către Londra Stansted. Danemarca precizează că acest lucru s-a întâmplat începând cu anul 1999.

Acordul de marketing din 1999

- (27) Danemarca declară că, în aceeași zi, 2 noiembrie 1999, compania Ryanair și Aeroportul Aarhus au încheiat un al doilea acord („acordul de marketing”).
- (28) Danemarca explică faptul că acordul de marketing obliga Aeroportul Aarhus să plătească companiei Ryanair:
- (i) o sumă egală cu [...], suportată de Ryanair în conformitate cu acordul principal; și
 - (ii) toate măririle în nivelul taxelor pentru serviciile destinate pasagerilor de la aeroportul Aarhus în valoare de peste [...] DKK și de peste [...] DKK.
- (29) Danemarca explică în continuare că, în baza acordului de marketing, reducerea taxelor de aterizare/decolare/de noapte a fost considerată asistență de marketing. Danemarca afirmă că Aeroportul Aarhus nu a cunoscut scopul asistenței de marketing, ci a presupus că a fost acela de a partaja costurile pentru ruta Aarhus/Londra-Stansted.

3.3. Aplicarea principiului operatorului în economia de piață și selectivitatea

- (30) În ceea ce privește aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață („MEOP”), Danemarca este de părere că Comisia ar trebui să compare comportamentul Aeroportului Aarhus cu presupusa conduită a unui operator economic privat motivat de perspectiva rentabilității pe termen lung și care urmărește o politică sectorială.

⁽¹⁾ Această informație face obiectul obligației de păstrare a secretului profesional, menționată în Comunicarea C(2003) 4582 a Comisiei din 1 decembrie 2003 privind obligația păstrării secretului profesional în deciziile privind ajutorul de stat (JO C 297, 9.12.2003, p. 6).

- (31) Danemarca afirmă că rentabilitatea acordurilor din 1999 încheiate cu Ryanair trebuie să fie evaluată pentru întreaga durată preconizată a acordurilor în cauză (aceasta însemnând o perioadă de 10 ani). Danemarca susține că acordurile din 1999 au avut un impact pozitiv asupra situației financiare a aeroportului pentru perioada 1999-2009.
- (32) Danemarca clarifică faptul că, la momentul încheierii acordurilor din 1999 cu Ryanair, Aeroportul Aarhus se confrunta cu următoarele probleme: În primul rând, acesta concura pentru companii aeriene și pasageri cu Aeroportul Billund care, fiind cel mai mare aeroport din regiunea Iutlanda, avea o poziție competitivă mai puternică din punct de vedere strategic. În al doilea rând, Aeroportul Aarhus funcționa doar la 40 % din capacitatea sa și suferise deja o scădere a numărului de pasageri de la 860 000 la aproximativ 596 000 din 1996 până 1999, cu prefigurarea altor scăderi în următorii ani. În al treilea rând, activitatea militară a aeroportului, Baza aeriană Tistrup, încetase, ceea ce însemna că costurile nete anuale ale aeroportului asociate cu serviciile de control al traficului aerian, de stingere a incendiilor și de salvare, precum și serviciile tehnice și la sol, crescuseră cu 10-12 milioane DKK. În al patrulea rând, o nouă autostradă (și anume, autostrada Djursland) menită să asigure o legătură de transport mai rapidă și mai facilă cu Tistrup, era programată să se deschidă în 2004.
- (33) Danemarca explică în continuare că Podul Marii Centuri fusese deschis deja (oferind călătorilor opțiunea transportului rutier de la Aarhus la Copenhaga) și că ruta SAS către Londra fusese închisă. Danemarca subliniază faptul că deschiderea Podului Marii Centuri a redus timpul de călătorie între Aarhus și Copenhaga de la aproximativ cinci ore la aproximativ trei ore pentru mijloacele de transport alternative (autoturism/tren/feribot expres).
- (34) Danemarca indică faptul că, în acest context (a se vedea considerentele 32 și 33), Aeroportul Aarhus a trebuit să ofere stimulente pentru a atrage clienți noi și a utiliza capacitatea neexploată. Danemarca clarifică faptul că directorul aeroportului Aarhus a estimat că Ryanair ar fi în măsură să atragă la aeroport aproximativ [...] de pasageri suplimentari pe an. Danemarca precizează că, pe baza acestor previziuni în materie de pasageri, se preconiza că acordurile vor genera un venit net de aproximativ [...] DKK ([...] EUR) în 2001. Danemarca explică faptul că fiabilitatea previziunilor directorului a fost confirmată de rezultatele reale, cum ar fi, de exemplu, în 2001, venitul net generat de acordurile din 1999 a fost de [...] DKK ([...] EUR). Danemarca subliniază faptul că toate costurile (cum ar fi, de exemplu, costurile de handling la sol și alte costuri) suportate de aeroport în contextul semnării acordului cu Ryanair sunt finanțate direct prin veniturile generate de respectivul acord. În plus, Danemarca precizează că venitul net generat de acord contribuie la rentabilitatea generală a aeroportului.
- (35) Danemarca subliniază faptul că acordurile din 1999 încheiate cu Ryanair nu au necesitat investiții din partea Aeroportului Aarhus, deoarece aeroportul era exploatat doar la 40 % din capacitate. Danemarca clarifică faptul că, tot în ceea ce privește costurile de funcționare ale Aeroportului Aarhus, acordurile din 1999 încheiate cu Ryanair au prevăzut posibilitatea ca personalul să acopere până la 60 % din capacitate, de exemplu, cheltuielile cu personalul de handling la sol fuseseră deja finanțate din alte venituri ale aeroportului.
- (36) În ceea ce privește asistența în materie de marketing care urma să fie plătită de Aeroportul Aarhus către Ryanair în conformitate cu acordul de marketing, Danemarca subliniază faptul că, potrivit așteptărilor conducerii aeroportului, Ryanair va oferi asistență aeroportului prin creșterea expunerii sale. Danemarca clarifică faptul că, în același timp, Aeroportul Aarhus a decis să își reducă celelalte activități de marketing, deoarece acestea au fost preluate de Ryanair, cum ar fi, printre altele, promovarea prin publicitate a Aeroportului Aarhus pe site-ul internet al Ryanair și în aeroporturile deservite.
- (37) Danemarca clarifică faptul că intenția Aeroportului Aarhus a fost de a-și spori veniturile prin creșterea numărului de pasageri și a veniturilor din activități non-aeronautice (cum ar fi venituri din cumpărături sau taxe de parcare). Danemarca precizează că, în momentul în care au fost încheiate acordurile din 1999 cu Ryanair, Aeroportul Aarhus preconiza că parcare plătită va fi un important generator de venit potențial. În ceea ce privește veniturile obținute din cumpărături, Danemarca clarifică faptul că doar 30 % din capacitatea disponibilă a aeroportului era închiriată.
- (38) Din aceste motive, Danemarca este de părere că acordurile din 1999 cu Ryanair au fost încheiate în conformitate cu MEOP, întrucât se aștepta ca aceste acorduri să contribuie în perioada 1999-2009 cu aproximativ [...] DKK la rentabilitatea aeroportului și să sporească, astfel, viabilitatea financiară a operatorului aeroportului.
- (39) Pentru a sprijini această poziție, Danemarca a prezentat planul de afaceri și premisele în materie de rentabilitate formulate de conducerea operatorului aeroportului. Tabelul 3 sintetizează rentabilitatea preconizată a acordurilor din 1999 încheiate cu Ryanair, conform datelor furnizate de Danemarca:

Tabelul 3

Prezentare generală a rentabilității preconizate a acordurilor din 1999 încheiate cu Ryanair pentru Aeroportul Aarhus în 1 000 DKK

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Total (nominal)
Venituri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Venituri din activități aeronautice</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Venituri din activități non-aeronautice</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Handling la sol</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Marketing</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultate obținute din acordurile din 1999 cu Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (40) Danemarca clarifică faptul că Ryanair nu beneficiază de un avantaj selectiv întrucât reducerile acordate pe baza acordurilor din 1999 încheiate cu Ryanair au fost acordate anterior și companiei SAS. În plus, Danemarca precizează că, în 1999, și companiilor Cimber Air A/S și Maersk Air A/S li s-a acordat aceeași reducere de 50 % ca în cazul Ryanair. De asemenea, Danemarca afirmă că și companiile aeriene Sunair și EasyJet (anterior Go) au primit oferte pentru un acord similar privind acordarea de reduceri. În sprijinul acestor afirmații, Danemarca a prezentat copii ale acestor scrisori.
- (41) Danemarca este de părere că acordurile din 1999 între Aeroportul Aarhus și Ryanair au fost încheiate în condiții de piață și nu conferă un avantaj companiei Ryanair, motiv pentru care nu constituie ajutor de stat.
- (42) Mai mult decât atât, Danemarca clarifică faptul că rentabilitatea preconizată a fost, de asemenea, confirmată de rezultatele financiare reale prezentate de directorul aeroportului. Danemarca explică în continuare că, de exemplu, Aeroportul Aarhus a realizat profituri nete de circa 2 milioane DKK în 2010, fiind preconizate rezultate pozitive și pentru anii următori. Danemarca subliniază faptul că profiturile sunt rezultatul creșterii treptate a numărului de pasageri și al tranziției pe termen lung de la zboruri interne la zboruri internaționale ca urmare a deschiderii Podului Marii Centuri.

4. OBSERVAȚII DIN PARTEA TERȚILOR

- (43) Comisia a primit observații de la trei părți interesate.

4.1. Ryanair

- (44) Ryanair și-a început observațiile – din data de 29 mai 2008 – afirmând că, în opinia sa, inițierea unei proceduri oficiale de investigare este nejustificată și inutilă. De asemenea, a adăugat că regretă că nu a primit din partea Comisiei posibilitatea de a se implica în examinarea preliminară.
- (45) În ceea ce privește fondul cauzei, în opinia Ryanair Comisia ar fi trebuit să se bazeze pe acordurile comerciale standard și, pe această bază, să decidă că acordurile din 1999 respectă principiul operatorului economic în economia de piață și, ca atare, nu implică ajutor de stat. Ryanair este de părere că prezența companiei în aeroport aduce beneficii Aeroportului Aarhus.

- (46) În ceea ce privește MEOP, Ryanair afirmă că, pe partea de venituri, trebuie luate în calcul atât veniturile din activități aeronautice, cât și cele din activități non-aeronautice. Din perspectiva costurilor, potrivit Ryanair, costurile relevante care trebuie luate în considerare sunt costurile marginale asociate încheierii acordurilor respective cu o companie aeriană. Ryanair este de părere că nu ar trebui luate în calcul nici costurile nerecuperabile, nici costurile globale fixe. Ryanair afirmă că, dacă o companie aeriană încheie un acord cu un aeroport care este tot mai rentabil, acordul nu conține niciun ajutor.
- (47) Ryanair precizează că, în general, este puțin probabil ca un operator economic în economia de piață să încheie acorduri care produc pierderi progresive. Pe de altă parte, Ryanair afirmă că ar trebui făcută o excepție în cazul în care un aeroport este inefficient la momentul încheierii acordului, dar consideră că acordul îl va ajuta, într-o formă sau alta, să își sporească eficiența. În acest caz, potrivit Ryanair, acordul ar putea fi rentabil chiar dacă la momentul semnării sale pare să se situeze sub costurile sale marginale.
- (48) Mai mult decât atât, potrivit Ryanair, Comisia ar fi trebuit să își fundamenteze evaluarea pe o abordare comparativă, examinând acordurile încheiate de Ryanair cu alte aeroporturi publice și private. Ryanair afirmă în continuare că, la evaluarea acordurilor din 1999, ar trebui să fie luate în considerare, de asemenea, externalitățile rețelei care decurg din acordurile respective.
- (49) În opinia Ryanair, acordurile din 1999 supuse investigației corespund unui contract comercial standard între un aeroport și o companie aeriană într-o piață liberalizată. Ryanair subliniază că eficientizarea utilizării propriei capacități prin maximizarea numărului de pasageri, în vederea creșterii veniturilor din activități aeronautice și non-aeronautice, este cuprinsă în decizia însăși asumată în mod independent de către aeroport.
- (50) Ryanair susține că aeroportul Aarhus a urmat exemplul multor aeroporturi private aflate într-o situație comparabilă, hotărând că cel mai bun mod de a maximiza numărul de pasageri este prin a stimula companiile aeriene să deservească un volum mare de pasageri. Potrivit Ryanair, aeroporturile oferă astfel de stimulente ca recunoaștere a faptului că o companie aeriană care deservește un număr mare de pasageri va genera economii de scară pentru aeroport. Potrivit Ryanair, sistemul de stimulente aplicat de Aeroportul Aarhus a avut la bază angajamentul Ryanair de a genera [...] de pasageri pe an.
- (51) Ryanair oferă exemple de alte aeroporturi care urmează o strategie similară cu cea a aeroportului Aarhus, de exemplu Londra Stansted, Londra Luton și Frankfurt Hahn. În plus, Ryanair subliniază faptul că, pentru a fi în conformitate cu MEOP, această cerință este suficientă, câtă vreme acordurile îmbunătățesc situația financiară pe termen lung a aeroportului.
- (52) Ryanair explică faptul că taxele plătite de SAS nu pot fi comparate cu cele plătite de Ryanair întrucât diferă nivelul serviciilor prestate de cele două companii aeriene, cum ar fi cerințele în materie de handling și operațiunile aparatelor de zbor.
- (53) Ryanair este de părere că acordurile din 1999 încheiate cu Aeroportul Aarhus sunt în conformitate cu MEOP.
- (54) În ceea ce privește caracterul imputabil al acordurilor din 1999, Ryanair este de părere că Aeroportul Aarhus este o întreprindere independentă. Ryanair afirmă că proprietarii nu exercită control asupra conducerii și finanțelor sale. Potrivit explicațiilor Ryanair, conducerea a fost cea care a stabilit tarifele și a negociat contractul cu compania aeriană. Nici Danemarca, nici autoritățile publice nu au fost implicate în negocieri. De asemenea, Ryanair consideră că acționarii aeroportului nu dețin niciun control în stabilirea taxelor, inclusiv în materia contractului cu Ryanair.
- (55) În ceea ce privește avantajul selectiv, Ryanair este de părere că, din moment ce aeroportul Aarhus nu deține o poziție dominantă pe nicio piață regională, națională sau europeană de servicii aeroportuare, nu se supune obligației, în temeiul normelor UE în materie de concurență, de a-și trata în mod nediscriminatoriu toți clienții companiei. Cu toate acestea, Ryanair clarifică faptul că Aeroportul Aarhus a respectat întotdeauna principiul nediscriminării și, în realitate, a oferit acest regim, asumat în cele din urmă de Ryanair, mai multor alte companii aeriene, printre care SAS, Cimber Air, Sun Air și Maersk. Potrivit Ryanair, faptul că niciuna dintre aceste companii aeriene nu fost interesată să își extindă operațiunile în afara Aarhus nu înseamnă că Ryanair beneficiază de un tratament preferențial. În plus, Ryanair afirmă că acordurile sale din 1999 încheiate cu Aeroportul Aarhus nu conțin nicio trimitere la exclusivitate.

- (56) Având în vedere cele de mai sus, Ryanair este de părere că acordurile încheiate cu Aeroportul Aarhus nu constituie ajutor de stat.

4.2. SAS

- (57) SAS și-a prezentat observațiile la data de 16 iunie 2008.
- (58) În opinia SAS, Aeroportul Aarhus nu este independent de proprietarii săi publici (și anume, autoritățile publice). SAS afirmă că majoritatea membrilor consiliului de administrație sunt numiți și aleși de către proprietarii publici ai aeroportului. SAS consideră că membrii consiliului de administrație nu sunt, astfel, independenți de angajatorii acestora și de proprietarii pe care îi reprezintă.
- (59) În ceea ce privește situația financiară a aeroportului, SAS informează că Aeroportul Aarhus a precizat faptul că situația sa financiară este viabilă și că Ryanair aduce aeroportului o contribuție netă anuală de aproximativ 5-6 milioane DKK. SAS afirmă că, și dacă această cifră ar fi corectă, Aeroportul Aarhus a prezentat un rezultat negativ de 2 311 410 DKK pentru anul 2007, în pofida unei creșteri de 12,5 % a veniturilor.
- (60) SAS susține în continuare că performanțele financiare slabe ale directorului aeroportului sunt demonstrate și de faptul că rezultatele negative acumulate în ultimii cinci ani se ridică la peste 20 milioane DKK. SAS consideră că, fără subvențiile acordate companiei Ryanair, poziția financiară a aeroportului ar fi fost semnificativ mai bună.
- (61) SAS este de părere că Ryanair a beneficiat de un tratament preferențial din partea aeroportului Aarhus sub forma unor taxe de serviciu reduse substanțial precum și a unor taxe de decolare și de aterizare mai mici. SAS susține că, prin acordarea unui tratament preferențial companiei Ryanair, ceilalți transportatori care operează în aeroport sunt discriminați.
- (62) În plus, SAS afirmă că aceste reduceri nu îndeplinesc nici criteriile de compatibilitate pentru ajutorul la înființare acordat companiilor aeriene, criteriile stabilite în Orientările din 2005 privind sectorul aviației. Potrivit SAS, se pare că nu există nicio formă de garanție sau clauză similară privind volumul de pasageri stipulată de Ryanair în acordurile din 1999 încheiate cu directorul aeroportului. În plus, SAS susține că nu pare să existe nicio sancțiune specială în cazul în care Ryanair nu menține volumele sau nu își respectă angajamentele asumate inițial către aeroport la negocierea acordului în 1999. În plus, SAS afirmă că Ryanair a deschis și închis rute în ultimii ani fără niciun impact negativ evident asupra beneficiilor financiare acordate acestuia de către directorul aeroportului.
- (63) În opinia SAS, ajutorul acordat companiei Ryanair de către administratorul aeroportului nu are ca scop dezvoltarea unei regiuni subdezvoltate, ci mai degrabă atragerea de operațiuni suplimentare în concurență cu alte aeroporturi.
- (64) În fine, SAS afirmă că acordurile din 1999 încheiate cu Ryanair sunt în vigoare de aproape 10 ani. SAS consideră că, deși se poate argumenta că acordurile din 1999 ar îndeplini criteriile de ajutor la înființare acordat companiilor aeriene, criteriile stabilite în Orientările din 2005 privind sectorul aviației, ca atare, intervalul de timp în sine ar trebui să facă incompatibile aceste acorduri date fiind condițiile stricte pentru aprobarea un astfel de ajutor.
- (65) Având în vedere cele de mai sus, SAS este de părere că acordurile din 1999 încheiate între compania Ryanair și Aeroportul Aarhus constituie un ajutor de stat incompatibil.

4.3. Asociația Companiilor Europene de Navigație Aeriană

- (66) Asociația Companiilor Aeriene Europene („AEA”) și-a prezentat observațiile la 4 iulie 2008. Observațiile AEA au fost în totală concordanță cu cele prezentate de SAS.

5. COMENTARIILE DANEMARCEI PRIVIND OBSERVAȚIILE TERȚILOR

- (67) Danemarca a primit observațiile formulate de cele trei părți interesate.
- (68) Danemarca și-a început observațiile afirmând că orientările menționate de SAS sunt irelevante pentru aprecierea existenței unui ajutor în ceea ce privește acordurile din 1999.

- (69) Danemarca afirmă că nu este de acord cu observațiile SAS potrivit cărora acordurile din 1999 sunt imputabile statului membru respectiv. Danemarca afirmă că, pentru a demonstra imputabilitatea acordurilor din 1999, nu este suficient ca Aeroportul Aarhus să fie proprietate publică, ci trebuie demonstrată implicarea efectivă a administratorului aeroportului în deciziile luate. Danemarca afirmă că autoritățile publice nu au fost implicate în negocierea acordurilor din 1999, în niciun moment.
- (70) Mai mult decât atât, Danemarca respinge observațiile SAS potrivit cărora acordurile nu conțin „o garanție de volum” sau un mecanism de sancționare în caz de neconformitate din partea Ryanair. Danemarca explică faptul că acordurile din 1999 includ posibilitatea de a renegocia termenii acordurilor, în eventualitatea în care Ryanair nu reușește să genereze un volum minim de [...] de pasageri în primii ani după încheierea acordurilor. Potrivit Danemarcei, acesta este un mecanism de penalizare. Mai mult decât atât, Danemarca consideră că condițiile de ajutor la înființare stabilite în Orientările din 2005 privind sectorul aviației nu sunt aplicabile acordurilor din 1999.
- (71) În ceea ce privește observațiile Ryanair, Danemarca explică faptul că acordul încheiat în 1999 între Aeroportul Aarhus și compania Ryanair exemplifică și reflectă o evoluție generală pe piața aeroporturilor regionale.

6. EXISTENȚA UNUI AJUTOR

- (72) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, „[...] 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”.
- (73) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. În consecință, pentru a stabili dacă măsura în cauză constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite toate condițiile următoare. Și anume, sprijinul financiar ar trebui:
- (i) să constituie un avantaj;
 - (ii) să fie acordat de statul membru sau prin intermediul resurselor de stat;
 - (iii) să favorizeze anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri;
 - (iv) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența; și
 - (v) să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- (74) Din moment ce Aeroportul Aarhus este proprietate publică, are în mod clar resurse publice la dispoziție. Prin urmare, nu este necesar să se determine în ce măsură a beneficiat de un ajutor de stat în trecut. În orice caz, atunci când au fost încheiate acordurile din 1999, Liniile directe privind transporturile aeriene din 1994 au considerat finanțarea aeroporturilor și a infrastructurii aeroportuare de către stat drept o măsură generală de politică economică imposibil de controlat în temeiul normelor din tratat privind ajutorul de stat. În hotărârea sa în cauza *Aéroports de Paris* din 12 decembrie 2000 ⁽¹⁾, Tribunalul a respins această interpretare și a considerat că exploatarea aeroportului reprezintă o activitate economică. Până la hotărârea în cauza *Aéroports de Paris*, autoritățile publice au considerat în mod legitim că finanțarea publică a aeroporturilor nu constituie ajutor de stat. Din cauza incertitudinii care a existat înainte de această clarificare a legislației, măsurile de finanțare care au fost acordate înaintea pronunțării hotărârii nu mai pot fi puse în discuție pe baza normelor privind ajutoarele de stat.
- (75) Pentru a evalua dacă acordurile din 1999 au creat un avantaj în favoarea companiei Ryanair, Comisia trebuie să analizeze dacă, în circumstanțe similare, un aeroport care operează în condiții normale de economie de piață și care este motivat de perspectiva obținerii unei rentabilități pe termen lung ar fi încheiat aceleași acorduri comerciale sau acorduri comerciale similare precum Aeroportul Aarhus ⁽²⁾. Existența unui avantaj poate fi în mod normal exclusă (a) atunci când prețul cerut pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului de piață sau (b) atunci când se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante* că acordurile cu compania aeriană vor contribui progresiv la creșterea rentabilității aeroportului și fac parte dintr-o strategie globală care vizează

⁽¹⁾ Hotărârea din 12 decembrie 2000, *Aéroports de Paris/Comisia*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

⁽²⁾ Pentru realizarea evaluării, Comisia a comandat un studiu firmei Moore Stephens („expertul Comisiei”). Expertul Comisiei a analizat datele financiare și acordurile din 1999 încheiate de Ryanair cu Aeroportul Aarhus.

asigurarea profitabilității pe termen lung. Mai mult decât atât, infrastructura aeroportuară trebuie să fie accesibilă tuturor companiilor aeriene (inclusiv infrastructurile mai susceptibile de a fi utilizate de către anumite categorii de companii aeriene, cum ar fi charterele sau transportatorii low cost).

- (76) Conform hotărârii Charleroi ⁽¹⁾, atunci când evaluează măsurile în cauză, Comisia trebuie să țină seama de toate caracteristicile pertinente ale măsurilor și de contextul acestora. Cu alte cuvinte, Comisia trebuie să analizeze impactul preconizat al acordurilor din 1999 asupra Aeroportului Aarhus ținând seama de toate caracteristicile relevante ale măsurii în cauză.
- (77) Curtea Europeană a declarat, în hotărârea Stardust Marine, că „[...] pentru a examina dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent dintr-o economie 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” ⁽²⁾.
- (78) Pentru a se putea aplica testul operatorului în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze în momentul în care au fost încheiate acordurile din 1999 dintre Aeroportul Aarhus și compania Ryanair (adică, la 2 noiembrie 1999). De asemenea, Comisia trebuie să își bazeze evaluarea pe informațiile și ipotezele aflate la dispoziția aeroportului la momentul semnării acordurilor din 1999, cu o durată de 10 ani.

Prețul de piață: evaluare comparativă

- (79) Ryanair susține că, pentru a exclude un avantaj economic care nu s-ar fi obținut în condiții normale de piață, taxele prevăzute în acordurile din 1999 trebuie să fie comparate cu taxele de aeroport aplicate în alte aeroporturi europene pentru companiile aeriene low cost.
- (80) Comisia consideră că o analiză comparativă a tarifelor de aeroport reprezintă, într-adevăr, o abordare posibilă pentru a evalua prezența ajutorului în favoarea unei companii aeriene. Cu toate acestea, identificarea unei valori de referință implică mai întâi posibilitatea de a selecta un număr suficient de aeroporturi comparabile care furnizează servicii comparabile în condiții normale de piață.
- (81) În această privință, Comisia remarcă faptul că, la momentul încheierii acordurilor din 1999, aeroporturile din UE nu erau considerate întreprinderi.
- (82) De asemenea, Comisia observă că, deși unele aeroporturi sunt proprietate privată sau sunt administrate fără a ține seama de considerente regionale sau sociale, prețurile practicate de aeroporturile respective ar putea fi puternic influențate de prețurile practicate de majoritatea administratorilor de aeroporturi subvenționate de stat, întrucât prețurile celor din urmă sunt luate în considerare de către companiile aeriene atunci când negociază cu aeroporturile aflate în proprietate privată sau gestionate privat.
- (83) În acest caz aeroporturile cuprinse în analiza comparativă sunt fie aflate în proprietate publică, fie au primit finanțare publică în trecut. Mai mult decât atât, nivelul serviciilor oferite de aeroporturile de comparare pare a fi și el diferit, de exemplu, parcare pentru aeronavele aflate în bază, parcare auto pentru personalul Ryanair, biroul central, hangarul, unitățile de catering, sala de instructaj etc.; de asemenea, acordurile au o durată diferită.
- (84) În aceste condiții (a se vedea considerentele 79-83), Comisia consideră că, în prezent, nu poate fi identificat un indicator de referință pentru a stabili prețul de piață pentru serviciile furnizate de către administratorul aeroportului.

Analiza profitabilității acordurilor din 1999 încheiate cu Ryanair

- (85) În absența unei valori de referință identificabile la nivelul pieței, Comisia consideră că analiza rentabilității marginale *ex ante* reprezintă criteriul relevant pentru evaluarea contractelor încheiate în mod individual de aeroport cu fiecare companie aeriană.
- (86) Comisia consideră că diferențierea prețurilor este o practică comercială standard. Cu toate acestea, astfel de politici de tarification diferențiată ar trebui justificate din punct de vedere comercial pentru îndeplinirea testului operatorului în economia de piață ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Hotărârea din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia, T-196/04, ECLI:EU:T:2008/585 („hotărârea Charleroi”).

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

⁽³⁾ A se vedea Decizia 2011/60/UE a Comisiei din 27 ianuarie 2010 privind ajutorul de stat C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovacia – Acord între aeroportul din Bratislava și Ryanair (JO L 27, 1.2.2011, p. 24), și Decizia Comisiei în cauza C25/2007 – Finlanda – Aeroportul Tampere Pirkkala și Ryanair, nepublicată încă în JO.

- (87) Danemarca susține că Aeroportul Aarhus a acționat rațional și își justifică argumentele printr-o copie a calculelor *ex ante* efectuate de Aeroportul Aarhus.
- (88) În această privință, Comisia observă că infrastructura aeroportuară utilizată de Ryanair este accesibilă tuturor celorlalte companii aeriene.
- (89) Comisia trebuie să evalueze în continuare dacă acordurile din 1999 pot fi considerate conforme cu testul operatorului în economia de piață.
- (90) În acest sens, Comisia consideră că un acord încheiat între o companie aeriană și un aeroport poate fi considerat conform cu testul operatorului în economia de piață atunci când aceasta contribuie progresiv, din perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea aeroportului. Aeroportul ar trebui să demonstreze că, pe durata acordului, este capabil să acopere toate costurile care decurg din acordul cu o companie aeriană, cu o marjă de profit rezonabilă ⁽¹⁾, pe baza unor perspective solide pe termen lung ⁽²⁾, la stabilirea dispozițiilor sale.
- (91) Pentru a evalua dacă un acord încheiat de un aeroport cu o companie îndeplinește testul operatorului în economia de piață, veniturile scontate din activitățile non-aeronautice care decurg din activitatea companiei ar trebui luate în considerare împreună cu taxele de aeroport, excluzându-se reducerile fiscale, asistența de marketing sau sistemele de stimulente. În mod similar, ar trebui luate în considerare toate costurile preconizate suportate treptat de aeroport în legătură cu activitatea companiei aeriene din cadrul aeroportului. Aceste costuri marginale pot cuprinde toate categoriile de cheltuieli sau de investiții, precum costurile marginale cu personalul, cu echipamentele și cu investițiile, generate de prezența companiei aeriene pe aeroport. În schimb, costurile pe care aeroportul ar trebui să le suporte oricum, indiferent de contractul cu compania aeriană, nu ar trebui să fie luate în considerare în cadrul evaluării privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață.
- (92) Pentru calculele de rentabilitate efectuate de conducerea aeroportului, s-au luat în considerare angajamentele Ryanair stipulate în acordurile din 1999 și creșterea preconizată a numărului de pasageri. În baza acordurilor din 1999, Ryanair s-a angajat să își înceapă operațiunile la Aeroportul Aarhus cu cel puțin [...] rotații. În același timp, Ryanair s-a angajat să genereze cel puțin [...] de pasageri pe an pe Aeroportul Aarhus, în 2001. Acordul principal din 1999 prevede o listă a taxelor per rotație (a se vedea tabelul 2). Aeroportul Aarhus a preconizat să genereze aproximativ 150 000 de pasageri pe an în primii ani de la începutul activității companiei Ryanair pe aeroport, cu o distribuție prezumată de 50/50 între pasagerii care pleacă și cei care sosesc și bazată pe [...] rotații.
- (93) Proporțional cu creșterea numărului de pasageri, Aeroportul Aarhus a preconizat, de asemenea, o creștere a veniturilor sale din activități non-aeronautice obținute, în special, din spațiile de parcare pentru autovehicule. În plus, aeroportul a anticipat că, pe durata acordului cu Ryanair, vor crește și veniturile obținute din cumpărăturile efectuate în aeroport.
- (94) În ceea ce privește costurile preconizate induse de prezența companiei Ryanair în aeroport, Aeroportul Aarhus a estimat că nu vor fi necesare investiții suplimentare pentru a furniza servicii către Ryanair. Încă dinainte de începerea activității Ryanair la aeroport, capacitatea Aeroportului Aarhus era utilizată doar la aproximativ 40 %. Prin urmare, Aeroportul Aarhus a presupus că nu vor apărea costuri de exploatare suplimentare pentru decolare/aterizare și handling la sol.
- (95) La efectuarea calculelor, Aeroportului Aarhus a luat în considerare costurile de handling la sol. Aceste costuri au fost prognozate pe baza salariului a trei membri ai personalului timp de două ore per plecare pentru înregistrarea și îmbarcarea pasagerilor Ryanair, chiar dacă se poate presupune că nu va fi necesară dotarea completă cu personal pentru cele două ore de înregistrare. Mai mult decât atât, Ryanair operează zboruri în afara orelor de vârf de dimineață și seară. Prin urmare, personalul de handling la sol al Aeroportului Aarhus are timp liber pentru a furniza servicii către Ryanair și nu a fost necesară angajarea de personal suplimentar. Mai mult decât atât, și serviciile de handling la sol pentru aeronavele Ryanair sunt limitate. Aeroportul Aarhus nu asigură servicii de întreținere a aeronavelor, nici servicii de curățenie pentru aeronavele Ryanair. De asemenea, nu este necesar nici serviciul de împingere, nici cel de transport al pasagerilor în zona de operațiuni aeriene. Pasagerii se deplasează pe jos de la aeronavă la terminal.

⁽¹⁾ O marjă de profit rezonabilă este o rată „normală” de recuperare a capitalului, adică o rată de recuperare care ar fi cerută de o întreprindere tipică pentru o investiție cu risc similar.

⁽²⁾ Aceasta nu exclude previzionarea faptului că beneficiile viitoare pot compensa pierderile inițiale pe durata acordului.

- (96) Pe lângă costurile privind serviciile de handling la sol, Aeroportul Aarhus a inclus în calculele sale costurile de marketing induse de contractul de marketing din 1999.
- (97) Tabelul 4 rezumă calculele veniturilor și costurilor asociate cu acordul din 1999 și contribuția sa pozitivă la rentabilitatea Aeroportului Aarhus pe durata valabilității sale. Aceste calcule se bazează pe planul de afaceri pus la dispoziție de Danemarca și pe ipotezele descrise anterior.

Tabelul 4

Calculul rentabilității marginale în termeni de valoare actualizată netă în cadrul acordurilor din 1999 încheiate cu Ryanair

în DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Venituri din											
acordurile din 1999 cu Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Venituri din activități aeronautice	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Venituri din alte activități decât cele aeronautice	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri ale Aeroportului Aarhus asociate acordurilor din 1999 cu Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Handling la sol	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marketing	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezultate pentru Aeroportul Aarhus obținute din acordurile din 1999 cu Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
VAN a veniturilor nete obținute din											
acordurile cu Ryanair											
— Rata de actualizare = 8,5 %		[...]									
— Rata de actualizare = 15 %		[...]									

- (98) Comisia observă că, la calculul rentabilității efectuat de conducerea Aeroportului Aarhus, s-au luat în considerare toate costurile induse de prezența companiei Ryanair în aeroport (adică, toate costurile marginale). Costurile induse de prezența Ryanair au fost costurile cu asistența de marketing și cele pentru serviciile de handling la sol. Comisia arată în continuare că, dată fiind operarea zborurilor Ryanair, nu a fost necesară angajarea de personal suplimentar pentru serviciul de handling la sol. Comisia arată în continuare că operarea zborurilor Ryanair în afara orelor de vârf permite aeroportului să exploateze mai bine capacitatea neutilizată și să devină mai eficient. În consecință, și costurile pentru serviciile de handling la sol par a fi, într-o mare măsură, costuri non-marginale.

[illegible]

în DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
VAN a veniturilor nete obținute din											
acordurile cu Ryanair											
— Rata de actualizare = 8,5 %		[...]									
— Rata de actualizare = 15 %		[...]									

- (104) Comisia arată că, chiar și după luarea în considerare a costurilor suplimentare (inclusiv costurile nonmarginale), cum ar fi o contribuție la costurile pentru apă, electricitate, securitate și amortizare, în mod proporțional cu pasagerii transportați ⁽¹⁾, acordurile din 1999 asigură totuși o contribuție pozitivă la rentabilitatea operatorului aeroportului. Mai mult decât atât, potrivit evaluării efectuate de către expertul Comisiei, dat fiind procentul ridicat al costurilor nonmarginale și al capacității neutilizate, dacă aeroportul nu ar fi încheiat un acord cu Ryanair, ar fi înregistrat pierderi din exploatare.
- (105) Comisia remarcă în continuare faptul că, atunci când se evaluează acordurile dintre aeroport și companiile aeriene, ar trebui să se evalueze, de asemenea, în ce măsură acordurile evaluate pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroportului de restabilire a rentabilității cel puțin pe termen lung. În acest sens, Comisia trebuie să țină seama de dovezile concrete disponibile și de evoluțiile situației care ar putea fi în mod rezonabil anticipate, la momentul la care au fost încheiate acordurile din 1999, în special de condițiile de piață predominante, mai ales de schimbările de pe piață provocate de liberalizarea pieței transporturilor aeriene, de intrarea pe piață și de dezvoltarea transportatorilor *low cost* și a altor transportatori de la un punct la altul, de modificările în structura organizațională și economică a industriei aeroportuare; de gradul de diversificare și complexitate al activităților aeroportuare, de intensificarea concurenței între companiile aeriene și aeroporturi, de mediul economic incert ca urmare a modificărilor survenite în condițiile de piață predominante sau de orice altă incertitudine din mediul economic.
- (106) După cum s-a menționat în considerentul 74, acordurile din 1999 au fost încheiate într-un moment în care finanțarea aeroporturilor și a infrastructurii aeroportuare de către stat era considerată de Comisie ca fiind o măsură generală de politică economică imposibil de controlat în temeiul normelor din tratat privind ajutorul de stat. Prin urmare, până la hotărârea în cauza „Aéroports de Paris”, autoritățile publice au considerat în mod legitim că finanțarea publică a aeroporturilor nu constituie ajutor de stat.
- (107) Comisia observă în continuare că liberalizarea transportului aerian în 1997 ⁽²⁾ a condus la apariția de transportatori *low cost* care operează un nou model de afaceri. La momentul încheierii acordurilor din 1999, cota de piață UE a transportatorilor *low cost* era de aproximativ 5 %, preconizându-se o creștere a acestei cote.
- (108) În speță, Comisia arată în continuare că, din cauza deschiderii Podului Marii Centuri, Aeroportul Aarhus a decis să își schimbe modelul de afaceri și să facă trecerea de la zboruri interne la zboruri internaționale.
- (109) Mai mult decât atât, după cum s-a menționat în considerentul 102, acordurile din 1999 contribuie la rentabilitatea aeroportului. Comisia observă de asemenea că, potrivit Danemarcei, datorită creșterii progresive a numărului pasagerilor și a trecerii pe termen lung de la zboruri interne la zboruri internaționale după deschiderea Podului Marii Centuri, Aeroportul Aarhus a realizat un profit net de aproximativ 2 milioane DKK în 2010 și preconizează rezultate pozitive și pentru următorii ani.
- (110) În consecință, acordurile din 1999 pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroportului menită să restabilească rentabilitatea cel puțin pe termen lung.
- (111) În fine, Comisia observă că infrastructura aeroportuară utilizată de Ryanair este accesibilă tuturor celorlalte companii aeriene.

⁽¹⁾ Proporția pasagerilor Ryanair în Aeroportul Aarhus se ridică la circa 30 %.

⁽²⁾ Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni (JO L 240, 24.8.1992, p. 1), Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992, p. 8) și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă (JO L 240, 24.8.1992, p. 15).

Concluzie

- (112) Având în vedere calculul rentabilității marginale efectuat (a se vedea considerentele 82-103), Comisia concluzionează că acordurile din 1999 ⁽¹⁾ încheiate între Aeroportul Aarhus și compania Ryanair sunt în conformitate cu MEOP, deoarece acestea contribuie în mod progresiv, din perspectivă ex ante, la rentabilitatea aeroportului. Cu alte cuvinte, toate costurile aeroportului care rezultă din acordul cu Ryanair sunt acoperite de veniturile marginale (din activități aeronautice și nonaeronautice), cu o marjă de profit rezonabilă. Mai mult decât atât, acordurile din 1999 pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroportului menită să restabilească rentabilitatea cel puțin pe termen lung, iar infrastructura utilizată de Ryanair este accesibilă tuturor celorlalte companii aeriene.
- (113) Prin urmare, Comisia concluzionează că decizia Aeroportului Aarhus de a încheia acordurile din 1999 cu Ryanair nu conferă niciun avantaj economic companiei aeriene, avantaj pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

7. CONCLUZIE

- (114) Având în vedere că, în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, unul dintre criteriile cumulative nu este îndeplinit, Comisia consideră că acordurile din 1999 din 2 noiembrie 1999 încheiate între Aeroportul Aarhus și compania Ryanair nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Acordul principal și acordul de marketing încheiate la 2 noiembrie 1999 între Aarhus Lufthavn A/S și Ryanair Ltd nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Regatului Danemarcei.

Adoptată la Bruxelles, 20 februarie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte

⁽¹⁾ Acest lucru nu aduce atingere nici unei modificări sau înlocuiri a acordurilor din 1999 și niciunui alt acord adițional încheiat între Ryanair, în mod direct sau de orice altă entitate controlată de Ryanair, și administratorul Aeroportului Aarhus.

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/11 A COMISIEI**din 5 ianuarie 2018****privind anumite măsuri de protecție provizorii cu privire la pesta porcină africană în Polonia***[notificată cu numărul C(2018) 59]***(Numai textul în limba polonă este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 89/662/CEE a Consiliului din 11 decembrie 1989 privind controlul veterinar în cadrul schimburilor intracomunitare în vederea realizării pieței interne ⁽¹⁾, în special articolul 9 alineatul (3),având în vedere Directiva 90/425/CEE a Consiliului din 26 iunie 1990 privind controalele veterinare și zootehnice aplicabile în schimburile intracomunitare cu anumite animale vii și produse în vederea realizării pieței interne ⁽²⁾, în special articolul 10 alineatul (3),

întrucât:

- (1) Pesta porcină africană este o boală infecțioasă virală care afectează efectivele de porci domestici și sălbatici și care poate avea un impact puternic asupra rentabilității creșterii porcinelor, cauzând perturbări ale comerțului în Uniune și ale exporturilor către țări terțe.
- (2) În cazul apariției unui focar de pestă porcină africană, există riscul ca agentul patogen să se răspândească la alte exploatații de porcine și la porcii sălbatici. În consecință, boala se poate răspândi dintr-un stat membru în altul și în țări terțe, prin intermediul comerțului cu porcine vii sau cu produsele provenite de la acestea.
- (3) Directiva 2002/60/CE a Consiliului ⁽³⁾ stabilește măsurile minime care trebuie aplicate în Uniune pentru combaterea pestei porcine africane. Articolul 15 din Directiva 2002/60/CE prevede stabilirea unei zone în care se înregistrează cazuri de infecții ca urmare a confirmării unuia sau a mai multor cazuri de pestă porcină africană la porcii sălbatici.
- (4) Polonia a informat Comisia cu privire la situația actualizată a pestei porcine africane pe teritoriul său și, în conformitate cu articolul 15 din Directiva 2002/60/CE, a stabilit o zonă în care se înregistrează cazuri de infecții, zonă în care se aplică măsurile menționate la articolul 15 din directiva respectivă.
- (5) Pentru a preveni orice fel de perturbări inutile ale comerțului în Uniune și pentru a evita impunerea de către țări terțe a unor bariere nejustificate în calea comerțului, este necesară identificarea la nivelul Uniunii a zonei din Polonia în care se înregistrează cazuri de infecții cu pestă porcină africană, în colaborare cu statul membru respectiv.
- (6) Prin urmare, până la reuniunea Comitetului permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale, în anexa la prezenta decizie ar trebui precizată zona din Polonia în care se înregistrează cazuri de infecții și durata regionalizării stabilite.
- (7) Prezenta decizie urmează să fie revizuită la următoarea reuniune a Comitetului permanent pentru plante, animale, produse alimentare și hrană pentru animale,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Polonia se asigură că zona în care se înregistrează cazuri de infecții, stabilită în conformitate cu articolul 15 din Directiva 2002/60/CE, cuprinde cel puțin zonele menționate în anexa la prezenta decizie ca fiind zone în care se înregistrează cazuri de infecții.

⁽¹⁾ JO L 395, 30.12.1989, p. 13.

⁽²⁾ JO L 224, 18.8.1990, p. 29.

⁽³⁾ Directiva 2002/60/CE a Consiliului din 27 iunie 2002 de stabilire a dispozițiilor specifice de combatere a pestei porcine africane și de modificare a Directivei 92/119/CEE în ceea ce privește boala Teschen și pesta porcină africană (JO L 192, 20.7.2002, p. 27).

Articolul 2

Prezenta decizie se aplică până la 12 februarie 2018.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Polone.

Adoptată la Bruxelles, 5 ianuarie 2018.

Pentru Comisie

Vytenis ANDRIUKAITIS

Membru al Comisiei

ANEXĂ

Zone din Polonia stabilite ca zone în care se înregistrează cazuri de infecții, astfel cum se menționează la articolul 1	Data până la care se aplică
W województwie mazowieckim: — w powiecie piaseczyńskim: gmina Góra Kalwaria, — w powiecie otwockim: gminy: Celestynów, Józefów, Karczew, Otwock.	12 februarie 2018

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO