DECISÃO (UE) 2016/287 DA COMISSÃO

de 15 de outubro de 2014

relativa ao auxílio estatal SA.26500-2012/C (ex-2011/NN, ex-CP 227/2008) concedido pela Alemanha à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e à Ryanair Ltd.

[notificada com o número C(2014) 7369]

(Apenas faz fé a versão na língua alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com as disposições acima citadas ([1]), e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Uma denúncia apresentada pela Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (Associação Federal de companhias aéreas alemãs; doravante denominada «BDF»), de 27 de agosto de 2008, informou a Comissão de alegados auxílios estatais ilegais concedidos a favor da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e da Ryanair Ltd. (doravante denominada «Ryanair»). A denúncia foi registada com o número de auxílio estatal CP 227/2008.

(2) Em 9 de agosto de 2010, a Comissão transmitiu a denúncia e solicitou informações à Alemanha. A Alemanha apresentou as informações solicitadas por carta de 30 de setembro de 2010.

(3) Em 8 de abril de 2011, a Comissão solicitou informações à Air Berlin e à Ryanair. A Air Berlin apresentou as informações solicitadas em 10 de maio de 2011. A Ryanair apresentou as informações solicitadas em 20 de junho de 2011. Por carta de 11 de agosto de 2011, a Comissão transmitiu uma versão traduzida destas observações e anexos à Alemanha. Em 28 de setembro de 2011, a Alemanha informou a Comissão de que não apresentaria observações nessa fase.

(4) Por carta de 26 de janeiro de 2012, a Comissão informou a Alemanha da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) ([2]) (doravante designada «decisão de início do procedimento») no que se refere aos auxílios ao investimento e ao funcionamento concedidos a favor da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, às taxas aeroportuárias reduzidas cobradas às companhias aéreas e aos acordos de *marketing* com a Ryanair.

(5) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([3]). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as alegadas medidas de auxílio.

(6) Em 21 de fevereiro de 2012, a Comissão solicitou informações adicionais à Alemanha. A Alemanha apresentou as suas observações sobre a decisão de início do procedimento e as respostas ao pedido da Comissão em 24 de fevereiro de 2012, 30 de março de 2012 e 2 de abril de 2012.

([1]) JO C 149 de 25.5.2012, p. 5.

([2]) Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser, respetivamente, os artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). As duas séries de artigos são idênticas em termos de substância. Para efeitos da presente Decisão, as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE devem ser entendidas, sempre que apropriado, como referências aos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE. O TFUE também introduziu algumas alterações na terminologia, tais como a substituição de «Comunidade» por «União» e de «mercado comum» por «mercado interno». A terminologia do TFUE será utilizada ao longo da presente decisão.

([3]) Ver nota 1.

(7) Em 13 de abril de 2012, a Comissão recebeu observações de duas partes interessadas (Ryanair e a empresa Airport Marketing Services ([4]) — doravante designada «AMS»).

(8) Em 20 de abril de 2012, uma vez que algumas respostas ao seu pedido de informações de 21 de fevereiro de 2012 se encontravam em falta, a Comissão solicitou informações adicionais à Alemanha. A Alemanha respondeu em 11 de maio de 2012.

(9) Em 25 de junho de 2012, a Comissão recebeu informações adicionais de partes interessadas (Ryanair, a filial da Ryanair AMS e uma empresa de consultoria a atuar em nome da Ryanair). A Comissão transmitiu estas observações à Alemanha por carta de 22 de agosto de 2012. A Alemanha solicitou uma tradução dos documentos e, subsequentemente, transmitiu as suas observações em 4 de dezembro de 2012.

(10) Por carta de 29 de novembro de 2012, a Comissão solicitou informações complementares à Alemanha. A Alemanha respondeu em 17 de janeiro de 2013.

(11) Em 10 de abril de 2013, a Ryanair apresentou informações adicionais ([5]), que foram transmitidas à Alemanha em 3 de maio de 2013.

(12) Em 14 de novembro de 2013, a Comissão solicitou informações complementares à Alemanha. A Alemanha respondeu em 14 de janeiro de 2014. Dado que as respostas da Alemanha se encontravam incompletas, a Comissão enviou uma carta de insistência à Alemanha em 19 de março de 2014. A Alemanha respondeu em 22 de abril de 2014.

(13) Em 20 de dezembro de 2013, a Ryanair apresentou informações adicionais, que foram transmitidas à Alemanha em 8 de janeiro de 2014. Em 27 de janeiro de 2014, a Alemanha teceu comentários sobre as observações da Ryanair.

(14) Em 17 de janeiro de 2014 e 31 de janeiro de 2014, a Ryanair apresentou informações adicionais, que foram transmitidas à Alemanha em 7 de março de 2014. Em 7 de abril de 2014, a Alemanha declarou não ter quaisquer observações a apresentar relativamente ao contributo da Ryanair.

(15) Por carta de 25 de fevereiro de 2014, a Comissão informou a Alemanha da adoção das Orientações relativas à aviação de 2014 ([6]) em 20 de fevereiro de 2014 e do facto de que essas orientações seriam aplicáveis ao caso em apreço a partir da data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*. Também deu à Alemanha a oportunidade de apresentar observações sobre as orientações e a respetiva aplicação no prazo de 20 dias úteis a contar da sua publicação no Jornal Oficial.

(16) Por cartas de 24 de fevereiro de 2014, a Comissão também informou os terceiros da adoção das Orientações relativas à aviação de 2014 em 20 de fevereiro de 2014 e do facto de que estas orientações seriam aplicáveis ao caso em apreço a partir da data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*. Também deu aos terceiros a oportunidade de apresentarem observações sobre estas orientações e a respetiva aplicação no prazo de 20 dias úteis a contar da sua publicação no Jornal Oficial.

(17) As Orientações relativas à aviação de 2014 foram publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* em 4 de abril de 2014. Substituíram as Orientações relativas à aviação de 1994, ([7]) bem como as Orientações relativas à aviação de 2005 ([8]).

(18) Em 15 de abril de 2014, foi publicada uma comunicação no *Jornal Oficial da União Europeia*, convidando os Estados-Membros e as partes interessadas a apresentarem observações sobre a aplicação das Orientações relativas à aviação de 2014 a este caso, no prazo de um mês a contar da sua data de publicação ([9]).

(19) Em 29 de abril de 2014, a Comissão enviou um pedido de informações à Alemanha, que respondeu em 7 de maio de 2014.

([4]) A Airport Marketing Services Limited é uma filial detida a 100 % da Ryanair. A sua principal atividade consiste em vender espaço publicitário no sítio *web* da Ryanair.
([5]) A Ryanair apresentou observações comuns sobre vários casos relativos à aviação, incluindo o caso em apreço.
([6]) Comunicação da Comissão — Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3).
([7]) Aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE e do artigo 61.º do Acordo EEE aos auxílios de Estado no setor da aviação (JO C 350 de 10.12.1994, p. 5).
([8]) Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais (JO C 312 de 9.12.2005, p. 1).
([9]) JO C 113 de 15.4.2014, p. 30.

(20) Em 6 de maio de 2014, a Deutsche Lufthansa AG apresentou observações sobre o caso no contexto da adoção das novas orientações. A versão não confidencial destas observações foi transmitida à Alemanha em 8 de maio de 2014. A Alemanha teceu os seus comentários relativamente a estas observações em 15 de maio de 2014.

(21) Em 7 de maio de 2014, o autor da denúncia apresentou observações sobre o caso no contexto da adoção das novas orientações, cuja versão não confidencial foi transmitida à Alemanha em 21 de maio de 2014. A Alemanha respondeu em 28 de maio de 2014.

(22) Em 10 de setembro de 2014, a Comissão solicitou informações complementares à Alemanha e à Ryanair. A Alemanha e a Ryanair responderam em 16 de setembro de 2014.

(23) Em 12 de setembro de 2014, a Ryanair e uma empresa de consultoria a atuar em seu nome apresentaram observações sobre o caso em apreço, cuja versão não confidencial foi transmitida à Alemanha em 19 de setembro de 2014. A Alemanha teceu os seus comentários relativamente a estas observações em 6 de outubro de 2014.

2. **CONTEXTO DA INVESTIGAÇÃO**

2.1. A PRIMEIRA CONVERSÃO DO AEROPORTO PARA SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREA DE BAIXO CUSTO

(24) A empresa Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ([10]), detida pelo Estado, é proprietária e operadora do aeroporto Leipzig-Altenburg (anteriormente denominado aeroporto Altenburg-Nobitz, doravante designado «AOC») situado na parte meridional do *Land* da Turíngia, na Alemanha, desde 1992. O AOC é um antigo aeródromo militar russo, abandonado no início da década de 1990. Posteriormente, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tornou-se responsável pela construção e exploração do AOC. De acordo com os estatutos, o objetivo da empresa consiste em melhorar as infraestruturas relevantes em termos económicos para reforçar o poder económico da Turíngia Oriental e da Saxónia Ocidental.

(25) Os aeroportos mais próximos do AOC são os seguintes:

a) O aeroporto de Leipzig-Halle, situado a cerca de 85 km e 1h 10 min de viagem de automóvel do AOC;

b) O aeroporto de Dresden, situado a cerca de 113 km e 1h 16 min de viagem de automóvel do AOC;

c) O aeroporto de Erfurt, situado a cerca de 140 km e 1h 37 min de viagem de automóvel do AOC;

d) O aeroporto de Hof-Plauen, situado a cerca de 122 km e 1h 37 min de viagem de automóvel do AOC.

(26) Desde o início da sua atividade como aeroporto civil, o AOC movimentou menos de 150 000 passageiros por ano. O quadro 1 apresenta uma síntese do número de passageiros no AOC desde 2000.

Quadro 1 ([1])

Número de passageiros no AOC entre 2000 e 2013 ([2])

Ano	Número total de passageiros ([3])	Passageiros de voos regulares ([4])
2000	27 876	—
2001	27 345	—
2002	26 811	—
2003	71 006	51 289

([10]) Atualmente, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, tem os seguintes acionistas: Landkreis Altenburger Land (60 %), Gemeinde Nobitz (5 %), THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %). Todos os acionistas são autoridades públicas ou entidades detidas a 100 % pelo Estado e a própria empresa detém 32 % das suas ações. *Fonte:* Relatório financeiro de 2012 da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Este é o último relatório disponibilizado à Comissão pela Alemanha.

Ano	Número total de passageiros ([3])	Passageiros de voos regulares ([4])
2004	93 946	76 742
2005	118 442	101 846
2006	105 213	90 551
2007	147 100	124 411
2008	138 400	126 972
2009	140 800	133 411
2010	119 000	112 985
2011	15 000	9 328
2012	5 400	—
2013	5 000	—

([1]) *Fonte:* Relatórios financeiros da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e da Alemanha.
([2]) *Fonte:* Relatórios financeiros da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
([3]) De acordo com a Alemanha, não se verificaram voos da Ryanair entre 17 de dezembro de 2004 e 11 de janeiro de 2005. Em 2006, todas as operações de voo foram interrompidas durante duas semanas devido a trabalhos de construção.
([4]) A Comissão considera que os passageiros dos voos regulares («Linienflugverkehr») no período 2003-2011 são atribuíveis aos voos da Ryanair.

(27) A Eurowings ofereceu nove voos em 2000; a Air Berlin operou 62 voos em 2001, 57 voos em 2002 e desde então cessou as suas operações a partir do AOC.

(28) Em 3 de março de 2003, o operador do AOC, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, e a Ryanair celebraram um acordo sobre serviços aeroportuários com uma duração de 10 anos.

(29) Nos anos de pico (2008-2010), a Ryanair ofereceu um máximo de quatro destinos a partir do AOC. Primeiro, a Ryanair ofereceu voos diários para Londres e, a partir de 2007, voos para Barcelona/Girona. A empresa também serviu Edimburgo em 2009 e inaugurou uma rota para Alicante em 2010. A partir de 1 de maio de 2003, a Ryanair foi a única empresa a prestar serviços regulares de transporte aéreo de e para o AOC.

(30) A Ryanair cessou os seus serviços no AOC em 31 de março de 2011. Desde então, nenhuma outra companhia aérea operou voos regulares a partir do AOC, tal como igualmente confirmado pelo sítio *web* do AOC.

2.2. A SEGUNDA CONVERSÃO DO AEROPORTO PARA A AVIAÇÃO GERAL

(31) No seguimento das recomendações da empresa de consultoria KE-Consult GbR ([11]) em 2010 (doravante designadas o estudo da KE-Consult), o aeroporto começou a desenvolver atividades de aviação geral, incidindo sobre voos de negócios e lucrando com a proximidade da região empresarial em crescimento de Chemnitz--Zwickau. O aeroporto cessou a atividade de transporte aéreo de baixo custo e também se tornou um centro de formação para pessoal de voo e de segurança.

([11]) Studie über den Verkehrslandeplatz Leipzig-Altenburg und das angrenzende Industriegebiet, KEConsult, Kurte & Esser GbR, setembro de 2010.

(32) Os objetivos principais desta conversão são os seguintes ([12]):

a) A elevada dependência do aeroporto em relação às contribuições públicas, concedidas sobretudo pelo *Land* da Turíngia e os acionistas da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH: um relatório elaborado pela administração da empresa em 2011 declara que desde 1992 aproximadamente 21 milhões de euros tinham sido investidos no aeroporto, dos quais 17 milhões de euros pelo *Land* da Turíngia e cerca de 4 milhões de euros pelos acionistas da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Todavia, nos exercícios de 2009 e 2010 verificou-se um défice de financiamento ([13]) de aproximadamente 270 000 euros. Devido à ausência de contribuições dos acionistas, a situação de liquidez do aeroporto encontrava-se em risco nessa altura, o que colocou em causa o futuro da empresa.

b) Segundo os estatutos da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, a atividade de transporte aéreo de baixo custo beneficiaria o desenvolvimento económico da região. Contudo, o retorno do investimento no aeroporto foi negativo: o efeito fiscal positivo criado pelo AOC para os municípios e os organismos públicos que concederam o financiamento foi inferior às contribuições pagas ao aeroporto ([14]).

c) Alterações na estrutura acionista: A Stadtwerke Altenburg GmbH (SWA) abdicou da sua participação em 31 de dezembro de 2010, sobre a qual a Stadt Altenburg tinha um direito de compra preferencial.

d) Em 2009, o governo do *Land* da Turíngia foi alterado e o novo governo demonstrou ser mais relutante na concessão de contribuições adicionais ao aeroporto. Nomeadamente, o novo governo rejeitou as decisões tomadas pelo anterior governo de fornecer ao aeroporto contribuições de *marketing* para o período 2009-2012. Uma vez que os acionistas públicos recusaram pagar contribuições de *marketing* adicionais à Ryanair, no inverno de 2010/2011, apenas se operou uma rota de/para Londres com o apoio financeiro de empresas regionais. Os acionistas e o conselho de administração da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH recusaram conceder os 420 000 euros exigidos pela Ryanair como taxa de *marketing* pelo plano de voos para o verão de 2011. Subsequentemente, a Ryanair decidiu mover a sua plataforma regional para Magdeburg/ /Cochstedt e cessar as suas atividades no AOC em março de 2011.

(33) A administração do aeroporto previu várias opções de conversão. A mais viável era a oferta de novas rotas e voos *charter* em 2012 sem quaisquer contribuições de *marketing*: para tal, tiveram início em 2011 negociações com a Rheinjet relativamente a voos para Barcelona. Na sequência da decisão de 26 de julho de 2011 da Ryanair de efetuar voos a partir de Leipzig-Halle, a situação do mercado alterou-se para o AOC e estas novas rotas foram abandonadas.

(34) Portanto, em 2011, foram decididas novas atividades para a conversão do aeroporto:

a) Desenvolvimento de transporte para viagens de negócios, o que deveria ser mais rentável devido aos requisitos de segurança mais reduzidos,

b) Estabelecimento de empresas interessadas no setor da aviação,

c) Estabelecimento de empresas em fase de arranque,

d) Criação de instalações fotovoltaicas (foi construída uma instalação fotovoltaica em 2012), arrendamento de instalações e lugares de estacionamento, organização de eventos.

(35) Estas medidas devem, de acordo com a administração, permitir o financiamento próprio da empresa a médio prazo através de uma redução significativa dos custos, uma vez que seria possível poupar até 520 000 euros por ano, o que acabaria por reduzir o défice de financiamento do aeroporto. O aeródromo seria mantido e contribuiria para o desenvolvimento empresarial da região.

([12]) *Fonte*: Relatório dos gestores da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, «Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH», 9 de setembro de 2011.
([13]) «Deckungslücke».
([14]) Isto é demonstrado no estudo da KE-Consult.

3. AS MEDIDAS EM APRECIAÇÃO E O SEU CONTEXTO

3.1. SÍNTESE DAS CONTRIBUIÇÕES PÚBLICAS RECEBIDAS PELA FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH

(36) Entre 1992 e 2010, foram investidos aproximadamente 21 milhões de euros na Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, dos quais cerca de 17 milhões de euros pelo *Land* da Turíngia e aproximadamente 4 milhões de euros pelos seus acionistas públicos ([15]).

(37) Durante o período 2000-2011, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH recebeu dois tipos de contribuições públicas, dos seus acionistas e de outras organizações públicas, sobretudo do *Land* da Turíngia ([16]). Segundo a Alemanha e os relatórios financeiros da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, o *Land* de Turíngia financiou sobretudo investimentos em infraestruturas, ao passo que os acionistas contribuíram para o financiamento das perdas operacionais. O quadro 2 enumera as contribuições públicas totais recebidas pelo aeroporto, que foram concedidas com os principais objetivos que se seguem:

a) Financiamento de investimentos, sobretudo investimentos em infraestruturas,

b) Financiamento da atividade operacional (cobertura de perdas),

c) Financiamento de medidas de *marketing*, no âmbito de vários acordos com a Ryanair,

d) Financiamento de missões de serviço público.

Quadro 2 ([1])

Síntese das contribuições públicas totais recebidas pela Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH

(em milhares de euros)

Exercício financeiro	Contribuições dos acionistas	Outras contribuições públicas ([2])	Total
2000	256	321	577
2001	256	655	911
2002	256	226	482
2003	960	561	1 521
2004	1 280	395	1 675
2005	914	690	1 604
2006	769	404	1 173
2007	1 057	780	1 837
2008	925	2 032	2 957
2009	957	1 416	2 373

([15]) *Fonte:* Relatório dos gestores da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, «Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH», 9 de setembro de 2011.

([16]) Os estatutos do gestor aeroportuário limitam a contribuição de capital anual de cada acionista a cinco vezes a sua participação (§ 24, n.º 3).

(em milhares de euros)

Exercício financeiro	Contribuições dos acionistas	Outras contribuições públicas (2)	Total
2010	1 147	367	1 514
2011	302	0	302
Total	**9 079**	**7 847**	**16 926**

(1) *Fonte:* Relatórios financeiros anuais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e da Alemanha, nas seguintes páginas:
Ano 2000: p. 28 e anexo 6, página 20
Ano 2001: p. 28 e anexo 6, página 23
Ano 2002: p. 28 e anexo 6, página 21
Ano 2003: p. 7 e anexo 6, página 21
Ano 2004: Anexo 3, página 5 e anexo 6, página 19
Ano 2005: Anexo VI, página 13 e anexo III, página 19
Ano 2006: Anexo VI, página 12 e anexo III, página 15-16
Ano 2007: Anexo VI, página 13 e anexo III, página 15-16
Ano 2008: Anexo VI, página 12 e anexo III, página 15-16
Ano 2009: Anexo VI, Página 15 e anexo III, página 14
Ano 2010: Anexo VI, Página 15 e anexo III, página 14
Ano 2011: Anexo VI, Página 13 e anexo III, página 14.

(2) Estas contribuições foram efetuadas sobretudo pelo Land da Turíngia, embora outros organismos públicos também tenham contribuído.

3.2. FINANCIAMENTO DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURAS EM 2000-2011

(38) A Alemanha alega que, entre 2000 e 2011, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH procedeu a investimentos em infraestruturas num total de 6 474 035 euros, relativamente aos quais o quadro 3 apresenta uma repartição pormenorizada. Entre estes investimentos encontra-se a ampliação da pista em 2003/2004 por um montante total de 687 882 euros e a construção de um novo terminal em 2009 por 1 003 571 euros (o terminal só foi inaugurado em 2010 ([17])).

Quadro 3 (1)

Síntese dos investimentos em infraestruturas e do respetivo financiamento no AOC entre 2000 e 2011

(em euros)

Ano	Medida de infraestrutura	Participação pública	Recursos próprios (2)	Montante total do investimento
2000	Condições meteorológicas — aquisição de um computador central, equipamento adicional, etc.	13 914	9 276	23 190
	Receção técnica de um radiogoniómetro RT 1000C	3 590	2 393	5 983
	Abastecimento de água (conexão, alteração) (2)	10 205	6 803	17 008
2001	Reconstrução da pista e de partes da pista de circulação	72 652	8 072	80 724
	Aquisição de um arrancador pneumático	34 495	42 949	77 443

([17]) http://nachrichten.lvz-online.de/: «Aus für Linienflüge ab Altenburg — Ryanair zieht sich komplett zurück».

(em euros)

Ano	Medida de infraestrutura	Participação pública	Recursos próprios [2]	Montante total do investimento
2002	Vedação de delimitação em redor da zona do aeródromo (remanescente)	26 144	17 429	43 573
	Custos de planeamento — ampliação prevista de RESA 22 e limiar 22	46 183	5 131	51 314
2003	Ampliação de RESA 22, reconstrução da pista (1.º pagamento 2003, 2.º pagamento 2004)	314 550	187 882	687 882
2004	Ampliação de RESA 22, reconstrução da pista (2.º pagamento 2004)	185 450		
2006	Farol aeroportuário, aquisição de *software*, aquisição de cinco recetores de radioalarme, instalação de portão de saída de emergência, ampliação do terminal, aquisição de 27 transpondedores biométricos, extensão do cabo da estação meteorológica,	28 787	12 337	41 124
	aquisição de um carro de bombeiros (primeira prestação 2006)	193 526	82 940	276 466
2007	Aquisição de um carro de bombeiros (segunda prestação 2007)	387 052	165 879	552 931
	Aquisição de uma vassoura mecânica	230 040	153 360	383 400
2008	Rede de controlo de segurança	11 430	4 899	16 329
	Cortador de relva	5 514	3 676	9 190
	Aquisição de terrenos	56 144	24 062	80 206
	A reconstrução da pista — melhoria da segurança	1 816 538	778 516	2 595 054 [3]
2009	Renovação/reconstrução do terminal	702 500	50 672	753 172 [4]
	Trabalhos de marcação na plataforma de estacionamento	4 429	1 898	6 327
	Reparação da pista antes do limiar 04	336 853	0	336 853
2010	Renovação/reconstrução do terminal	0	250 399	250 399 [4]
	Trabalhos de marcação na plataforma de estacionamento	0	0	0
	Reparação da pista antes do limiar 04	0	144 366	144 366

(em euros)

Ano	Medida de infraestrutura	Participação pública	Recursos próprios (2)	Montante total do investimento
2012	GripTester (segurança de voo)	28 770	12 330	41 100
	TOTAL	**4 508 766**	**1 965 269**	**6 474 034**

(1) *Fonte*: Alemanha.
(2) Recursos próprios da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
(3) Este montante encontra-se atualmente sob apreciação e em litígio perante o tribunal administrativo do Estado federal; portanto, está sujeito a alterações.
(4) Montante sujeito a alterações — ver nota 3.

(39) Tal como descrito em pormenor na secção 3.4.2, a ampliação da pista e o fornecimento de zonas de serviço para empresas de aluguer de automóveis constituíam uma obrigação do AOC nos termos do acordo de prestação de serviços com a Ryanair. Os relatórios financeiros da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH para os anos relevantes afirmam que a pista foi ampliada ([18]).

(40) Na sua reunião de 23 de junho de 2000, o conselho da Flugplatz Altenburg-Nobitz debateu, no contexto do desenvolvimento do aeroporto, um programa de investimento de dez anos não pormenorizado que ascendia a um investimento total de cerca de 20 milhões de euros.

3.3. FINANCIAMENTO DAS PERDAS OPERACIONAIS DA FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH EM 2000-2011

(41) No período 2000-2011, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH acumulou perdas anuais decorrentes da exploração do AOC, tal como descrito no quadro 4.

Quadro 4 (1)

Síntese das perdas anuais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e do respetivo financiamento

(em milhares de euros)

Exercício financeiro	Resultado de exploração sem contribuições públicas e custos relativos a missões de serviço público (2)	Investimentos (3)	Depreciações	Resultado financeiro líquido (4)	Resultado líquido
2000	– 244	204	1 509	– 19	+ 34
2001	– 591	77	1 469	– 24	– 31
2002	– 214	61	1 393	0	+ 51
2003	– 1 161	509	620	+ 2	– 64
2004	– 1 192	428	612	– 1	0
2005	– 671	92	445	– 12	– 272
2006	– 496	2 613	531	– 26	– 253

([18]) Nomeadamente, o relatório financeiro de 2004 alega que as distâncias de descolagem e aterragem na pista foram ampliadas e permitiram a operação de aviões B 737-800. Segundo o acordo entre a AOC e a Ryanair, esta utilizou aviões B 737-300 ou outra variante B 737 no AOC.

(em milhares de euros)

Exercício financeiro	Resultado de exploração sem contribuições públicas e custos relativos a missões de serviço público (2)	Investimentos (3)	Depreciações	Resultado financeiro líquido (4)	Resultado líquido
2007	– 719	1 071	533	– 1	– 301
2008	– 511	664	645	– 2	– 460
2009	– 906	2 354	821	+ 7	– 562
2010	– 1 150	1 296	965	– 2	– 567
2011	– 424	8	907	– 13	– 437

(1) *Fonte:* Alemanha e relatórios financeiros anuais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
(2) O resultado de exploração corresponde às receitas decorrentes das atividades operacionais, das quais foi deduzido o total das contribuições públicas, tal como indicado no quadro 2, menos os gastos operacionais diretos (pessoal + materiais + outras despesas), de acordo com os dados apresentados pelos relatórios financeiros anuais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.
(3) Os montantes de investimento mencionados no quadro 4 advêm dos relatórios financeiros anuais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e diferem dos montantes de investimento fornecidos pela Alemanha no quadro 3.
(4) O resultado financeiro líquido consiste na diferença entre as receitas financeiras e as despesas financeiras. Segundo a Alemanha, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH não possuía um empréstimo bancário nesse período; as despesas financeiras estavam relacionadas sobretudo com os juros a pagar sobre as contribuições recebidas no passado e ainda não utilizadas.

(42) A Alemanha apresentou os dados registados no quadro 5 sobre as contribuições anuais dos acionistas dedicadas à cobertura das perdas operacionais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (19); no total, estas contribuições de capital ascendem a 8,9 milhões de euros.

Quadro 5

Contribuições dos acionistas para efeitos de exploração

(em euros)

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

(19) Os dados registados no quadro 5, fornecidos pela Alemanha, diferem dos dados comunicados no quadro 2, fornecidos pelos relatórios financeiros anuais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

(em euros)

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

[…]* Informações abrangidas pelo sigilo profissional.

(43) Desde o início do período em questão, os relatórios financeiros da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH indicam que a situação financeira do aeroporto é altamente dependente das contribuições dos acionistas. O relatório financeiro de 2002 indica que a existência da empresa encontrar-se-ia em perigo sem as contribuições financeiras dos acionistas e que seriam necessárias contribuições adicionais por parte dos acionistas. Vários outros relatórios financeiros (anos 2003 e 2004) também indicam que a empresa só consegue sobreviver graças às contribuições de capital dos acionistas ([20]). A perspetiva anual constante do relatório financeiro para o ano 2003 já prevê que serão necessárias contribuições de capital por parte dos acionistas no período financeiro seguinte. Em 2006, só seria possível evitar uma insolvência iminente através de contribuições dos acionistas, segundo a demonstração financeira de 2006.

(44) A Alemanha declara que os custos relativos a missões de serviço público dizem respeito a custos com pessoal para controlo do tráfego aéreo, controlo das vedações, administração, registo, formação e pilotos e foram financiados tanto pelo capital próprio da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH como pelo *Land* da Turíngia, tal como descrito nos quadros 6 e 7.

Quadro 6

Financiamento dos custos relativos a missões de serviço público na Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ([1])

(em euros)

Ano	Total dos custos relativos a missões de serviço público	Capital próprio	Financiamento pelo *Land* da Turíngia
2000	276 420	106 031	170 389
2001	278 773	127 043	151 730
2002	292 270	134 801	157 469
2003	412 325	247 279	165 046
2004	461 067	293 713	167 354
2005	685 406	529 734	155 672
2006	683 415	527 017	156 398

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

(em euros)

Ano	Total dos custos relativos a missões de serviço público	Capital próprio	Financiamento pelo *Land* da Turíngia
2007	732 355	597 858	134 497
2008	700 772	599 954	100 818
2009	718 416	347 598	370 818
2010	657 982	313 933	344 049
2011	598 056	261 654	336 402
TOTAL	**6 497 257**	**4 086 615**	**2 410 642**

([1]) *Fonte:* Alemanha. A Alemanha menciona que os custos relativos a missões de serviço público ultrapassam os montantes mencionados no quadro 6, mas não apresenta quaisquer informações adicionais sobre o montante exato.

Quadro 7 ([1])

Distribuição do financiamento do *Land* da Turíngia em função do tipo de custo relativo a missões de serviço público

(em euros)

Ano	Controlo do tráfego aéreo	Serviços controlo aeroportuário	Financiamento total pelo *Land* da Turíngia
2000	170 389	0	170 389
2001	151 730	0	151 730
2002	157 469	0	157 469
2003	165 046	0	165 046
2004	167 354	0	167 354
2005	155 672	0	155 672
2006	156 398	0	156 398
2007	134 497	0	134 497
2008	100 818	0	100 818
2009	100 818	270 000	370 818
2010	94 049	250 000	344 049
2011	86 402	250 000	336 402
TOTAL	**1 640 642**	**770 000**	**2 410 642**

([1]) *Fonte:* Alemanha.

3.4. TAXAS AEROPORTUÁRIAS E PAGAMENTOS À RYANAIR NO ÂMBITO DOS ACORDOS SOBRE SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS E *MARKETING*

3.4.1. **A tabela de taxas aeroportuárias no AOC**

(45) O quadro 8 resume as principais condições das tabelas normais de taxas aeroportuárias aplicadas no AOC durante o período 2002-2010 ([21]).

Quadro 8

Tabela de taxas aeroportuárias aplicáveis no AOC entre 2002 e 2010 ([1])

Preços sem IVA	Taxas de aterragem para aeronaves com mais de 6 001 kg/por 1 000 kg	Taxas de passageiros/por passageiro
Tabela de taxas aeroportuárias a partir de 1.1.2002.	7,78 euros	2,67 euros
Tabela de taxas aeroportuárias de 18.9.2006.	7,45 euros	3,00 euros

([1]) *Fonte:* Alemanha.

(46) Em janeiro de 2011, foi criada uma nova tabela de taxas aeroportuárias, com as principais condições descritas nos quadros 9 e 10.

Quadro 9

Tabela de taxas aeroportuárias aplicáveis a aeronaves a partir de 2011 ([1])

Tabela de taxas aeroportuárias de 1.2011 (Preços sem IVA)	Até 30 min de tempo de rotação	Tempo de rotação superior a 30 minutos
Para voos de passageiros com rotações regulares ([2])	0 euros	7,45 euros
Para voos de passageiros sem rotações regulares e voos de carga	7,45 euros	

([1]) *Fonte:* Alemanha.
([2]) A palavra alemã utilizada para as rotações regulares é «Linienflugbetrieb».

Quadro 10

Tabela de taxas aeroportuárias aplicáveis a passageiros a partir de 2011 ([1])

Tabela de taxas aeroportuárias de 1.2011 (Preços sem IVA)	Número de passageiros inferior a 50 000	Número de passageiros entre 50 000 e 100 000
Taxa por passageiro	6,00 euros	4,20 euros

([1]) *Fonte:* Alemanha.

([21]) As taxas constantes dos quadros 8 e 9 são aplicáveis às aeronaves incluídas numa lista específica denominada «Bonusliste», que enumera diferentes tipos de aeronaves em função das suas características técnicas em termos de emissões de poluentes: as aeronaves com o melhor desempenho ambiental constam da lista e as novas aeronaves são automaticamente incluídas na lista.

3.4.2. **O acordo sobre serviços aeroportuários com a Ryanair de 3 de março de 2003**

(47) Em 3 de março de 2003, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, (designada «AOC» no acordo) e a Ryanair («Ryanair Limited») assinaram um acordo sobre serviços aeroportuários com uma duração de 10 anos. O acordo entrou em vigor com o serviço diário regular para Londres-Stansted, que teria início em 1 de maio de 2003.

(48) Segundo este acordo, a Ryanair paga ao AOC:

a) Uma taxa de exploração dos serviços de transporte aéreo de passageiros segundo a tabela de taxas do AOC em vigor no dia da prestação do serviço;

b) Um montante igual às taxas de segurança dos passageiros e taxas de tipo predial («imposto DE») à taxa em vigor à data da operação do voo. A taxa inicial ascende a «Quatro euros e cinquenta e um cêntimos (4,08 euros)» ([22]). O acordo também específica a intenção de ambas as partes de tentarem reduzir o imposto DE se o volume de passageiros no aeroporto aumentar. A Ryanair cobra a taxa original como taxa mínima em qualquer circunstância.

(49) A Alemanha afirma que a Ryanair pagou as taxas pela exploração dos serviços de acordo com o regulamento normal do AOC relativo às taxas em vigor à data, que correspondem a uma taxa de aterragem fixa de […]* por aeronave e uma taxa de passageiros de […]* por passageiro (sem IVA) ([23]) (taxas pagas em junho de 2009).

(50) O acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003 estipula que o AOC é, em contrapartida, obrigado a:

a) Fornecer uma pista que cumpra determinadas especificações técnicas até 31 de dezembro de 2003, que será concluída e ampliada até 31 de maio de 2004;

b) Prestar serviços relacionados com o terminal e a infraestrutura ([…]*) e serviços em termos de vendas, *marketing* e relações públicas (serviços descritos no anexo A do acordo de prestação de serviços);

c) Prestar assistência e serviços conexos (serviços descritos no anexo B do acordo de prestação de serviços);

d) Assegurar o funcionamento de um serviço de transporte em autocarro a tarifas locais normais entre o AOC e Leipzig-Bahnhof e entre o AOC e Dresden-Bahnhof;

e) Operar um mecanismo de reservas (serviço descrito no apêndice do anexo B do acordo de prestação de serviços).

(51) Para além da obrigação da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH de fornecer a pista, o anexo A do acordo estabelece vários outros serviços a prestar pelo AOC:

a) Serviços relacionados com a infraestrutura e o terminal: […]* e outros «requisitos razoáveis da Ryanair numa base *ad hoc* para garantir que a Ryanair consegue manter uma rotação de 25 minutos»;

b) Serviços em termos de vendas, *marketing* e relações públicas: […]*.

(52) As taxas a que se refere o considerando 48 pagas pela Ryanair incluem vários serviços determinados no anexo B «Assistência e serviços conexos a prestar pelos agentes de assistência em escala» do acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003, tais como ([24]): carregamento e descarregamento de bagagem (sem carga); serviço hídrico e WC mediante pedido […]*; […]* e fornecimento e aplicação de materiais de degelo sempre que solicitado pela Ryanair com fluido cobrado a […]* por litro; registo de passageiros, embarque e desembarque e controlo dos documentos de viagem.

([22]) A Comissão salienta a diferença entre o valor apresentado por extenso e em números.
([23]) A Alemanha apresentou a fatura enviada pela Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH à Ryanair relativa a junho de 2009. Não obstante pedidos adicionais da Comissão, a Alemanha não apresentou quaisquer informações complementares relativas às taxas exatas por passageiro e por avião pagas pela Ryanair durante o período 2003-2011.
([24]) Esta é apenas uma enumeração de determinadas medidas. A lista completa dos serviços consta do anexo B.

(53) Segundo o apêndice do anexo B, «Mecanismo de reservas», do acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003, o agente de assistência tem de criar e operar um posto de serviço aos passageiros, manter pessoal responsável pelas reservas com formação adequada, e pagar o *hardware* informático e os dispositivos de telefone, fax, TI e telecomunicações no transporte aéreo (SITA), bem como a manutenção de todos os equipamentos e os custos de substituição incorridos pelo agente responsável pela assistência na gestão do posto de serviço aos passageiros. Todavia, […]*.

3.4.3. **Os acordos sobre serviços de *marketing***

(54) A Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH assinou três acordos sobre serviços de *marketing* no total, o primeiro com a Ryanair e os dois seguintes com a Airport Marketing Services Limited (AMS), bem como uma carta de acompanhamento que complementa o último acordo de 25 de janeiro de 2010.

Quadro 11

Acordos de *marketing* entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair/AMS

Acordo	Duração	Finalidade	Taxas a pagar pelo AOC à Ryanair
Acordo de 7.4.2003 entre o AOC e a Ryanair	15.4.2003-30.4.2013	Publicidade em língua inglesa para a Internet e promoção comercial e relações públicas para promover a comercialização do turismo aéreo na zona de Altenburg	— Uma compensação (success fee) com base no número de passageiros que partem, a deduzir das taxas pelos serviços aeroportuários pagas pela Ryanair — Uma compensação (success fee) com base numa determinada percentagem de qualquer aumento das taxas do aeroporto
Acordo de 28.8.2008 entre o AOC e a AMS	28.8.2008-27.8.2010	Serviços de *marketing* que implicam a utilização do sítio *web ryanair.com* como ferramenta principal: parágrafo/s de 150 palavras na secção «Cinco atividades a realizar» da página de destino do AOC	[…]* para 2008 […]* para 2009 [1] (ambos os montantes sem IVA)
Acordo de 25.1.2010 entre o AOC e a AMS	25.1.2010-fim de um ano após a data de lançamento do primeiro serviço	Pacote de *marketing* a fornecer durante um ano	[…]* por ano [1] (sem IVA)
Carta de acompanhamento de 21.9.2010 entre o AOC e a AMS	21.9.2010-31.3.2011	Acordo que complementa o acordo original de 25.1.2010	[…]* para o período de inverno de 2010

[1] O acordo faz referência à atual taxa da AMS.

3.4.3.1. *O acordo de marketing de 7 de abril de 2003*

(55) Nos termos do primeiro acordo de *marketing* celebrado entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (designada «AOC» no acordo) e a Ryanair em 7 de abril de 2003, em vigor a partir de 15 de abril de 2003 durante 10 anos, a Ryanair deve envidar esforços de *marketing* para promover a zona de Altenburg. O acordo atribui à Ryanair a decisão final no que diz respeito a todas as decisões relativas à promoção e à publicidade, exceto no que se refere ao sítio *web* do AOC.

(56) Tomando em consideração as tarefas levadas a cabo pela Ryanair, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH deve pagar as seguintes taxas:

a) Uma «compensação» (*success fee*) por passageiro que parte, a resultar numa taxa líquida a pagar pela Ryanair por passageiro a respeito da aterragem, do controlo do tráfego aéreo local, da iluminação, do estacionamento (não incluindo estacionamento durante a noite), da assistência na pista e em escala, em relação à infraestrutura e uma taxa de prestação de serviços a passageiro pelos serviços de transporte aéreo prestados aos passageiros. O AOC calcula a taxa líquida por passageiro de acordo com as folhas de carga dos passageiros e apresenta o cálculo à Ryanair no final de cada semana. A Ryanair calcula a compensação (success fee) e apresenta o cálculo ao AOC no prazo de 30 dias a contar do final de cada mês; o cálculo baseia-se nos serviços do mês civil anterior. A Ryanair pode deduzir a sua compensação (success fee) das contas mensais do AOC relativas às taxas de aterragem.

Quadro 12

Taxa líquida por passageiro a pagar pela Ryanair ao AOC

(em euros)

Número de rotações dos serviços	Taxa líquida por passageiro que parte incluindo todas as taxas (exceto segurança) Ano 1-5	Taxa líquida por passageiro que parte incluindo todas as taxas (exceto segurança) Ano 6-10
[…]*	[…]*	[…]*
[…]*	[…]*	[…]*
[…]*	[…]*	[…]*

b) Uma «compensação» (*success fee*) com base numa determinada percentagem de qualquer aumento das taxas do aeroporto, constituída pelos seguintes elementos:

— 100 % de qualquer aumento da taxa de segurança cobrada pelo governo até um máximo de 10 % acima da taxa publicada em vigor num período de cinco anos, e

— 100 % de qualquer aumento das taxas publicadas ou adicionais em vigor, emolumentos ou impostos introduzidos nas taxas publicadas do aeroporto até um máximo de 10 % do total da taxa publicada em vigor paga pela Ryanair, num período de cinco anos.

3.4.3.2. *O acordo de marketing de 28 de agosto de 2008*

(57) Foi celebrado um segundo acordo sobre serviços de *marketing* entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (designada «AOC» no acordo) e a Airport Marketing Services em 28 de agosto de 2008. Segundo o acordo, o AOC tenciona promover ativamente as instalações da cidade e da região e aumentar o número de passageiros que chegam nos serviços da Ryanair e, deste modo, maximizar as receitas não aeronáuticas do aeroporto. O acordo está associado ao compromisso da Ryanair de operar uma rota a partir do AOC para Londres-Stansted no verão (diariamente) e no inverno (quatro vezes por semana) e uma para Girona, três vezes por semana apenas no verão.

(58) O acordo tem uma duração inicial de dois anos. O AOC paga […] euros* pelo ano 1 e […] euros* pelo ano 2. Em troca, o AOC recebe […]*. O acordo não inclui qualquer indicação adicional no que diz respeito à duração, à localização ou a outros pormenores da ligação.

(59) A Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH tem o direito de escolher as suas faixas horárias preferidas para as medidas de *marketing*. Contudo, devido à disponibilidade limitada, não é possível garantir estas faixas. A Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH também tem o direito de escolher sítios *web* aos quais é possível aceder através de uma ligação no sítio web da Ryanair. Porém, este direito é limitado pelo facto de que os sítios *web* não podem incluir voos, aluguer de automóveis ou alojamento e/ou quaisquer outros serviços que também sejam oferecidos no sítio *web* da Ryanair. Além disso, a Ryanair tem o poder de decisão final e pode não permitir a publicação do sítio *web*. A Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH também deve verificar que os serviços foram prestados em conformidade com o acordo.

3.4.3.3. *O acordo de marketing de 25 de janeiro de 2010*

(60) Foi celebrado um terceiro acordo sobre serviços de *marketing* entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (designada «AOC» no acordo) e a Airport Marketing Services em 25 de janeiro de 2010. Segundo o acordo, a AMS oferece serviços de *marketing* relacionados com turismo no sítio *web* da Ryanair, para que o AOC consiga fazer publicidade à sua atividade e às atrações turísticas. O acordo encontra-se sob reserva do compromisso da Ryanair de operar rotas no verão — com início no verão de 2010 e apenas durante a época de verão IATA ([25]) — a partir do AOC para Londres-Stansted (sete vezes por semana), Girona (três vezes por semana) e Alicante (duas vezes por semana).

(61) O acordo tem uma duração inicial de um ano. O AOC paga […] euros* por um ano pelo seguinte pacote de serviços de *marketing*: […]*. Os direitos e deveres do AOC no que diz respeito às faixas horárias, à natureza dos sítios *web* e ao poder de decisão final da Ryanair são idênticos aos descritos no acordo anterior.

3.4.3.4. *A carta de acompanhamento de 21 de setembro de 2010*

(62) A carta de acompanhamento de 21 de setembro de 2010 foi assinada entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (denominada «AOC» no acordo) e a Airport Marketing Services. O acordo complementa o acordo sobre serviços de *marketing* original de 25 de janeiro de 2010, uma vez que o AOC deseja adquirir serviços de publicidade adicionais ([26]) no montante de […] euros* apenas para o período de inverno de 2010. A carta de acompanhamento expira em 31 de março de 2011.

(63) Os serviços de publicidade a prestar pela AMS de acordo com a carta de acompanhamento consistem «na presença de uma ligação para um sítio web designado pela Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH apresentado na página inicial do Reino Unido, www.ryanair.com, durante 12 dias ao longo da vigência da presente carta de acompanhamento».

(64) Segundo a Alemanha, os pagamentos ao abrigo desta carta de acompanhamento foram efetuados por empresas privadas, depois de concordarem em manter as operações da Ryanair no AOC.

4. RAZÕES PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO E À AVALIAÇÃO INICIAL PELA COMISSÃO

(65) Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão expressou as seguintes questões relativamente às medidas sob apreciação:

a) Medida 1: Financiamento de investimentos em infraestruturas em 2000-2011: Se os pagamentos efetuados para a infraestrutura aeroportuária durante o período 2000-2011 no montante de 6 474 034 euros no total — incluindo a ampliação da pista, tal como estipulado no acordo de 3 de março de 2003 entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair — constituem auxílio estatal e, em caso afirmativo, se este auxílio estatal é compatível com o mercado interno.

b) Medida 2: Financiamento das perdas operacionais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH em 2000-2011: Se os acionistas públicos agiram em conformidade com o princípio do investidor numa economia de mercado quando concederam auxílios anuais ao funcionamento durante o período 2000-2011 num montante total de 9 079 milhões de euros à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e, em caso negativo, se estes auxílios estatais são compatíveis com o mercado interno.

c) Medida 3: Taxas aeroportuárias e pagamentos à Ryanair no âmbito dos acordos sobre serviços aeroportuários e marketing: Se a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, ao aceitar uma redução das receitas relativas aos serviços aeroportuários através do mecanismo das taxas de *marketing* a pagar à Ryanair/AMS durante o período entre 1 de maio de 2003 e 31 de março de 2011 agiu como um investidor numa economia de mercado e, caso estas reduções constituam auxílio estatal, se o referido auxílio é compatível com o mercado interno. Ao receber taxas aeroportuárias reduzidas, o operador público do aeroporto, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, renunciou a receitas. Os pagamentos de *marketing* à Ryanair e à AMS foram efetuados pelo operador público do aeroporto, exceto no que se refere ao último acordo de *marketing*, a carta de acompanhamento de 21 de setembro de 2010, relativamente ao qual os pagamentos foram efetuados por empresas privadas. A este respeito, a Comissão excluirá do âmbito da sua análise este último acordo de *marketing* assinado com a AMS em 21 de setembro de 2010, uma vez que o respetivo financiamento foi concedido por empresas regionais privadas que tinham concordado em manter a atividade da Ryanair no aeroporto.

([25]) A época de verão IATA teve início em 28 de março de 2010 e terminou em 30 de outubro de 2010.
([26]) O n.º 3.2 do acordo de 25 de janeiro de 2010 deixa em aberto a possibilidade de a AMS prestar serviços de *marketing* adicionais após acordo entre as partes.

5. **OBSERVAÇÕES DA ALEMANHA**

5.1. FINANCIAMENTO DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURAS EM 2000-2011 (MEDIDA 1)

(66) A Alemanha explica que as contribuições públicas para os investimentos em infraestruturas no aeroporto advieram diretamente do raciocínio subjacente à conversão do aeroporto. A sua conversão de um aeródromo militar para um aeroporto civil foi justificada pelo desenvolvimento económico das regiões da Turíngia oriental e da Saxónia ocidental ([27]). Com efeito, o n.º 2, ponto 1, dos estatutos da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH especifica que o objetivo da empresa consiste em melhorar a sua infraestrutura empresarial para reforçar as regiões da Turíngia oriental e da Saxónia ocidental de uma perspetiva económica. Um relatório elaborado pelos gestores da empresa ([28]) avalia as receitas anuais decorrentes dos passageiros estrangeiros que transitam pelo aeroporto em 10,7 milhões de euros para toda a região da Alemanha Central.

(67) De acordo com a Alemanha, a disponibilização de infraestruturas é parte integrante dos poderes do Estado no âmbito da sua competência de ordenamento do território, desenvolvimento regional e política de transporte regional. Portanto, estes tipos de investimentos em infraestruturas baseiam-se não apenas em motivos exclusivamente económicos em benefício de uma empresa, mas também são parte integrante do papel do Estado no serviço do interesse geral.

(68) A Alemanha acrescenta que o *Land* tem apenas o direito ([29]) de financiar atividades específicas do seu interesse direto e que não seriam exequíveis sem subvenções públicas. Evita-se a sobrecompensação mediante um controlo *ex post* da devida utilização dos fundos concedidos ([30]).

(69) Segundo a Alemanha, é do conhecimento comum que muitas vezes os aeroportos regionais em especial não conseguem cobrir os respetivos custos e investimentos com as taxas aeroportuárias e que, por isso, pode ser necessário cofinanciamento público. Designadamente, a Alemanha alega que os investimentos em infraestruturas tinham de ser financiados pelas autoridades públicas para cumprirem os requisitos legais necessários em termos de segurança e proteção. O AOC, enquanto aeroporto regional, não se encontra em posição de gerar receitas suficientes através das taxas aeroportuárias para financiar todos os investimentos em infraestruturas. A empresa também não conseguiria ter cumprido as suas obrigações legais, designadamente os requisitos de segurança para o setor da aviação, sem subvenções públicas.

(70) A Alemanha salienta que as obras de reconstrução do terminal em 2009 foram levadas a cabo devido a requisitos de segurança, para cumprir os requisitos de prestação de assistência separada aos passageiros pertencentes e não pertencentes ao espaço Schengen. De acordo com a Alemanha, foram ponderadas alternativas a esta reconstrução, mas, tomando em consideração o número mais elevado de passageiros e os custos elevados necessários para estas opções alternativas, procedeu-se à execução da solução a longo prazo da reconstrução do terminal.

(71) A Alemanha alega que o montante total de 6 474 034 euros investido nas infraestruturas no período 2000-2011 ([31]) estava exclusivamente associado a atividades não económicas. De acordo com a Alemanha, estes investimentos em infraestruturas não constituem auxílio estatal e não estão sujeitos às regras em matéria de auxílios estatais ao abrigo do artigo 107.º do TFUE. Além disso, a Alemanha explica que este montante de investimentos em atividades não económicas pode ser dividido em investimentos em segurança e investimentos em segurança aeronáutica e pública. A Alemanha sublinha que as atividades de segurança e vigilância, as medidas de prevenção de incêndios, a segurança operacional e pública, os serviços meteorológicos e a segurança dos voos são abrangidos pelo âmbito das missões de serviço público. A Alemanha salienta ainda que um montante significativo dos fundos recebidos serviu para garantir a segurança das infraestruturas e a respetiva renovação e não para construir novas infraestruturas.

(72) Além disso, a Alemanha alega que, do montante total de investimentos no valor de 6 474 034 euros, 30 % foi financiado a partir dos fundos próprios da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e o restante através do *Land* da Turíngia. A Alemanha sublinha que o financiamento destes investimentos em infraestruturas foi concedido como subvenções não reembolsáveis e não através de empréstimos. As condições dessas subvenções resultam dos requisitos enumerados no *Thüringer Landeshaushaltsordnung* ([32]).

([27]) A Alemanha declara que foram investidos mais de 16,5 milhões de euros no desenvolvimento da zona industrial, que emprega atualmente cerca de 250 pessoas em cerca de 58 ha.

([28]) Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9 de setembro de 2011.

([29]) N.º 23 do Thüringer Landeshaushaltsordnung.

([30]) A este respeito, a Alemanha apresenta o exemplo de uma subvenção aprovada e paga em 2009, que foi objeto de um controlo *ex post* e de reembolso parcial em 2012.

([31]) Ver quadro 3.

([32]) O *Thüringer Landeshaushaltsordnung* é o código orçamental do *Land* da Turíngia. A secção 23 do código orçamental estabelece os requisitos que devem ser cumpridos para a receção de contribuições financeiras a partir do orçamento do *Land*. O *Land* da Turíngia deve ter um interesse significativo na execução do projeto para o qual as contribuições são concedidas e que não poderia ser ou não poderia ser devidamente executado sem elas. As condições para a receção de contribuições são descritas mais pormenorizadamente nos *Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)*, que são os termos e condições gerais das contribuições para os projetos de desenvolvimento.

(73) A Alemanha também alega que outros Länder também financiaram projetos de conversão exclusivamente através de financiamento público, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, para promover o desenvolvimento económico regional. Além disso, a Alemanha menciona uma decisão anterior da Comissão ([33]) que afirma que a construção ou ampliação de aeroportos regionais em regiões estruturalmente debilitadas é compatível com o Tratado da União Europeia.

Infraestruturas dedicadas para a Ryanair

(74) No que se refere aos investimentos exigidos pela Ryanair no seu acordo de prestação de serviços (uma pista de aterragem com características técnicas específicas, a disponibilizar até 31 de dezembro de 2003 e a concluir e ampliar até 31 de maio de 2004 ([34])), a Alemanha declara que esta ampliação específica não foi levada a cabo na íntegra e não foi considerada uma obrigação contratual, mas sim um requisito prévio para que qualquer companhia aérea conseguisse aterrar no AOC. A Alemanha alega que a extensão da pista do AOC foi adaptada ao longo dos anos de 2 185 m (7de julho de 2003), subsequentemente para 2 235 m (9 de setembro de 2004) e finalmente para 2 435 m (9 de dezembro de 2008). Contudo, a pista estava à disposição de todos os utilizadores. De acordo com a Alemanha, o facto de esta pista ter sido utilizada apenas pela Ryanair não altera a avaliação.

(75) Além disso, a Alemanha rejeita o argumento apresentado pelo autor da denúncia de que a pista foi ampliada especificamente para o Boeing 737-800 da Ryanair (107 aviões em 2007), uma vez que, com efeito, este avião também é amplamente utilizado por outras companhias aéreas, por exemplo, pela Deutsche Lufthansa (132 aviões em 2007). Além disso, a Alemanha sublinha que a sugestão apresentada pelo autor da denúncia de que até 2007 foram investidos 28 milhões de euros para a modernização do aeroporto está errada. O autor da denúncia estaria a referir-se a informações relativamente às quais apenas se efetuaram estimativas dos possíveis custos. Segundo a Alemanha, os investimentos reais ascenderam a 16,7 milhões de euros.

(76) Além disso, a Alemanha alega que as obrigações exigidas pela Ryanair no acordo de prestação de serviços, nos anexos A e B e no apêndice do anexo B são obrigações gerais que um aeroporto tem de cumprir para conseguir prestar o serviço solicitado pelas companhias aéreas: A Alemanha afirma que os serviços a que se referem os considerandos 50 a 53 constituem obrigações normais de qualquer aeroporto e que as suas infraestruturas se encontram à disposição de todos os utilizadores. A Alemanha acrescenta que alguns dos serviços mencionados no anexo A do acordo de prestação de serviços, tais como conferências de imprensa, viagens de jornalistas e eventos das agências de viagens, não foram prestados.

Avaliação do auxílio estatal

(77) Entre 1993 e 1997, o *Land* da Turíngia investiu 12,25 milhões de euros na infraestrutura do aeroporto. No que se refere aos anos entre 1998 e 2011, o *Land* da Turíngia aprovou contribuições de fundos no valor de 4,5 milhões de euros para a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Estes fundos não foram concedidos com base nos regimes de auxílio publicados do *Land* da Turíngia, cuja notificação não foi considerada necessária. De acordo com a Alemanha, os auxílios ao abrigo destes regimes encontram-se à disposição de todos os operadores aeroportuários da Turíngia. Nos termos destes regimes de auxílio, os fundos públicos são concedidos para investimentos em infraestruturas necessárias para o tráfego aéreo, encontram-se à disposição de todos os potenciais utilizadores e servem o interesse público geral. Estes fundos também se limitam aos montantes adequados e necessários e a Alemanha sublinha que, a partir de 1997, os aeroportos também têm vindo a partilhar uma parte dos custos relativos às infraestruturas. Portanto, a Alemanha declara que não poderia decorrer destes regimes qualquer distorção da concorrência.

(78) No que diz respeito aos investimentos em infraestruturas efetuados entre 12 de dezembro de 2000 — a data do acórdão do Tribunal no Processo *Aéroports de Paris* — e 9 de dezembro de 2005 — a data em que as Orientações relativas à aviação de 2005 se tornaram aplicáveis -, a Alemanha considera que os critérios aplicáveis são pouco claros: com a aplicação das Orientações relativas à aviação de 1994, a infraestrutura não pode ser, à partida, considerada auxílio estatal. A Alemanha alega a este respeito que as Orientações de 1994 eram aplicáveis até às Orientações de 2005 entrarem em vigor e o acórdão *Aéroports de Paris* não altera este facto. Portanto, uma vez que as Orientações de 1994 são vinculativas para a Comissão nos termos do princípio das expectativas legítimas, estas devem ser aplicadas aos investimentos em infraestruturas até 2005. Assim, a medida não pode ser considerada auxílio estatal: embora os pagamentos para as infraestruturas tenham sido efetuados através de financiamento público, este financiamento diz respeito a missões de serviços público e não é relativo a uma atividade económica.

([33]) SA 16588 (N 644i/2002) — Deutschland — Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen.
([34]) Ver o considerando 50-A.

(79) No que se refere aos investimentos em infraestruturas efetuados depois de 9 de dezembro de 2005, a Alemanha considera, em primeiro lugar, que estes não constituem auxílio estatal pelos motivos apresentados nos considerandos 66 a 73. Todavia, caso a Comissão conclua que estes investimentos constituem auxílio estatal, a Alemanha alega que este é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, uma vez que cumpre todos os requisitos do ponto 61 das Orientações relativas à aviação de 2005:

a) Relativamente ao primeiro requisito, a Alemanha alega que os investimentos em infraestruturas visam um objetivo claro de interesse comum, que consiste em disponibilizar infraestruturas de transporte e o desenvolvimento regional numa região estruturalmente debilitada. A este respeito, o AOC foi o primeiro aeroporto militar a ser convertido para utilização civil após a reunificação da Alemanha. O AOC também é importante para as empresas sediadas na zona industrial circundante. Além disso, a chegada de turismo deve contribuir para melhorar o turismo regional e criar emprego.

b) Relativamente ao segundo requisito, a Alemanha alega que o investimento em infraestruturas é necessário e proporcional ao objetivo estabelecido. A Alemanha reitera que todos os investimentos foram levados a cabo para renovar a atualizar o aeroporto. Uma vez que o operador, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, não dispunha de fundos suficientes, foi necessário financiamento público.

c) Relativamente ao terceiro requisito, a Alemanha considera que as perspetivas de utilização a médio prazo das infraestruturas existentes eram satisfatórias, pelo menos até 2009. Segundo três estudos realizados em 2007 ([35]), o operador do aeroporto deveria melhorar os seus resultados anuais e atingir um rendimento de exploração quase equilibrado até 2015, acompanhado do reforço da zona industrial circundante. Um estudo ([36]) refere-se em especial à rendibilidade do tráfego das transportadoras aéreas e estabelece um possível cenário no qual o AOC poderia atingir 500 000 passageiros até 2015, que é descrito como uma estimativa prudente. Isto prova, de acordo com a Alemanha, que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e os seus acionistas agiram como investidores privados.

d) No que se refere ao quarto requisito, a Alemanha explica que todos os potenciais utilizadores das infraestruturas têm acesso às mesmas de forma equitativa e não discriminatória.

e) Quanto ao quinto requisito, a Alemanha declara que o desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado numa medida contrária ao interesse comum. O AOC é um aeroporto com um volume de passageiros anual inferior a 150 000, pelo que é um aeroporto de categoria D, e não existe distorção da concorrência em relação a outros aeroportos.

(80) Por último, a Alemanha considera que a medida não ameaça falsear nem falseia a concorrência no mercado interno, uma vez que a infraestrutura se encontra à disposição de todos os utilizadores numa base não discriminatória. Além disso, enquanto aeroporto de categoria D nos termos das Orientações relativas à aviação de 2005, o aeroporto conta anualmente com menos de 150 000 passageiros e, como tal, não entra em concorrência com outros aeroportos. A concorrência entre o AOC e os restantes aeroportos em Dresden, Erfurt-Weimar e Hof é negligenciável. Além disso, uma vez que a parte do AOC apenas corresponde a 0,1 % da totalidade do tráfego de todos os aeroportos alemães enumerados na ADV ([37]), a Alemanha alega que este aeroporto não se encontra em concorrência com nenhum aeroporto europeu, o que implica que não existe efeito sobre a concorrência no mercado interno e nas trocas comerciais entre Estados-Membros. A este respeito, a Alemanha sublinha que o AOC trata apenas 2 % das unidades de carga de trabalho tratadas, por exemplo, no aeroporto de Leipzig/Halle.

Conclusões do estudo da KE-Consult de 2010 sobre as futuras perspetivas de desenvolvimento do aeroporto e da respetiva região

(81) Quando se tornou evidente que o cenário previsto nos estudos de 2007 não se concretizaria, o aeroporto solicitou à empresa de consultoria KE-Consult que desenvolvesse um estudo sobre o AOC e a zona industrial adjacente; o estudo foi apresentado em 2010. Este conclui que desenvolvimentos futuros do aeroporto enquanto aeroporto de baixo custo não seriam viáveis em termos comerciais e recomenda que se incida sobre a aviação geral. Portanto, em setembro de 2011, o conselho de administração da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH apresentou um novo plano de desenvolvimento para o aeroporto, que foi aprovado pelo conselho de supervisão

([35]) «Plausibilitätsprüfung über die Wirtschaftlichkeit der Flugplatz Altenburg- Nobitz GmbH unter Berücksichtigung des Wirtschafts- und Finanzplanes für die Jahre 2007 bis 2010» (31 de agosto de 2007) e «Kapitalflussrechnungen FAN für die Geschäftsjahre 2007 bis 2015» (16 de novembro de 2007) por BDO — Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft; «Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz» pelo Prof. Dr. Richard Klophaus, setembro de 2007; «Planentwurf für den Zeitraum 2011 — 2015: Wirtschafts, Vermögens-, Finanz- und Investitionsplan' por Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH», 15 de novembro de 2007.

([36]) «Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz» pleo Prof. Dr. Richard Klophaus, setembro de 2007.

([37]) Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen — Associação profissional de aeroportos alemães.

e a assembleia de acionistas. O AOC não estará à disposição de companhias aéreas de baixo custo nem de qualquer setor da aviação comercial, mas sim à aviação geral e deve tornar-se rentável através do desenvolvimento desta nova atividade até 2015.

(82) O estudo da KE-Consult reconhece que os acionistas da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH concederam continuamente subvenções à empresa. Tomando em consideração a necessidade crescente e constante de subvenções, os acionistas tinham atingido o limite da eficiência económica.

(83) O estudo da KE-Consult foi realizado para explorar possíveis perspetivas de desenvolvimento para o AOC com base no impacto regional, político, económico e fiscal do aeroporto. A este respeito, foram elaborados vários cenários sobre a cessação, a continuação inalterada ou a expansão da aviação de transportadoras de baixo custo, bem como o desenvolvimento do parque industrial em redor do aeroporto.

(84) Apenas o cenário da «aviação geral», que implica a cessação da aviação das transportadoras de baixo custo no AOC, consegue cumprir os requisitos para o equilíbrio microeconómico e fiscal. Este é o único cenário no qual o aeroporto necessita apenas da contribuição adicional obrigatória anual dos acionistas no valor de 227 000 euros por acionista e de nenhum pagamento adicional. Este cenário apresenta um benefício macroeconómico. Até 2015, este cenário custaria 0,83 milhões de euros aos acionistas e pode ser coberto pelas contribuições obrigatórias de 227 000 euros por ano. Não seria necessária qualquer concessão adicional de subvenções por parte dos acionistas após 2015, desde que a depreciação continue a baixar. A eficiência económica regional é muito mais elevada do que em todos os outros cenários. O saldo orçamental de 2015 para a Turíngia e os seus municípios também é positivo.

(85) Todos os outros cenários, nos quais a aviação das transportadoras de baixo custo é continuada ou expandida, não são sustentáveis em termos económicos através das contribuições obrigatórias dos acionistas. O efeito fiscal para a Turíngia ascenderia a um valor entre 115 000 euros e 375 000 euros por ano, variando em função do cenário. Em todos os cenários das transportadoras aéreas de baixo custo, o efeito fiscal positivo decorrente do AOC e dos municípios seria inferior às contribuições de que o aeroporto necessitaria e, portanto, o saldo orçamental receitas-custos é negativo.

(86) O impacto macroeconómico adicional da aviação das transportadoras de baixo custo só será exequível se forem fornecidos investimentos entre 6,7 a 10 milhões de euros, para além das contribuições obrigatórias dos acionistas. A eficiência económica regional nos cenários das transportadoras de baixo custo é inferior ao cenário da aviação geral. Em comparação com o cenário da aviação geral, o nível de contribuições necessárias é 11 a 15 vezes superior nos cenários das transportadoras de baixo custo, ao passo que os efeitos de valor acrescentado são apenas duas a três vezes superiores. Embora o saldo orçamental receitas-custos seja positivo no cenário da aviação geral, é negativo em todos os cenários das transportadoras de baixo custo.

(87) Além disso, foram tomadas em consideração várias condições-quadro:

a) Incerteza decorrente de utilizadores em situação de monopólio e influências externas: o desenvolvimento da aviação no AOC depende em grande medida, pelo menos em relação ao tráfego das transportadoras de baixo custo, dos contratos com as companhias aéreas relevantes e de influências externas como o imposto de turismo britânico ou o imposto alemão sobre o tráfego aéreo, que podem ter um enorme impacto negativo sobre o volume do tráfego das transportadoras de baixo custo.

b) Não aprovação de subvenções contínuas adicionais: a concorrência equitativa e livre de subvenções seria prejudicada, o que não estaria em conformidade com o plano de tráfego aéreo para a Alemanha e os acordos da coligação política a nível do *Land*.

c) Ausência de sustentabilidade: nos cenários relativos às transportadoras de baixo custo, não é possível verificar uma melhoria dos saldos orçamental e microeconómico. O modelo de negócio das transportadoras de baixo custo incorreria apenas numa necessidade crescente de subvenções até 2015 e daí em diante.

(88) Portanto, o estudo da KE conclui que não é possível recomendar a continuação ou expansão do tráfego das transportadoras de baixo custo no AOC aos acionistas e ao *Land* da Turíngia.

5.2. FINANCIAMENTO DAS PERDAS OPERACIONAIS DA FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH EM 2000-2011 (MEDIDA 2)

(89) Os relatórios financeiros da Flugplatz Altenburg-Nobitz afirmam que o aeroporto não conseguiria assegurar a atividade operacional sem contribuições públicas para cobrir as perdas. O sistema instituído pela empresa consistia em planos de negócios anuais estabelecidos todos os anos para o ano seguinte e aprovados pela assembleia de acionistas e posteriormente atualizados durante o ano em questão com os dados atuais registados pelo aeroporto ([38]). Assim, este sistema permitia que o aeroporto atualizasse a contribuição financeira pública necessária para cobrir as perdas.

(90) A Alemanha declara que as perdas registadas desde o início da década de 2000, que resultaram em contribuições dos acionistas, não foram exclusivamente devidas a investimentos em infraestruturas: a depreciação não explica na íntegra as perdas e os custos financeiros também não as justificam, uma vez que o aeroporto não dispunha de financiamento a crédito. As perdas anuais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH só estavam parcialmente relacionadas com os custos de depreciação e a Alemanha também não as associa diretamente à Ryanair.

(91) No que se refere às alegações feitas pelo autor da denúncia conforme citadas na decisão de início do procedimento, a Alemanha rejeita as referidas alegações na íntegra. De acordo com a Alemanha, o autor da denúncia não toma em consideração a abordagem de tarifação única ([39]) do AOC. A Alemanha declara que, em 2009, as receitas não aeronáuticas se encontravam ao mesmo nível que as receitas aeronáuticas. A este respeito, a Alemanha rejeita a alegação de que o número crescente de passageiros implicava o aumento das perdas da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH devido a pagamentos secretos efetuados à Ryanair. A Alemanha afirma que as perdas incorridas foram devidas a muitos fatores distintos, não relacionados com a Ryanair.

(92) Em especial, a Alemanha rejeita a alegação de que a rota da Ryanair do AOC para Londres-Stansted entrava em concorrência direta com a rota da Air Berlin de Leipzig-Halle para Londres-Stansted, e que este foi o motivo pelo qual a Air Berlin cessou a rota de Leipzig-Halle para Londres-Stansted. A Alemanha salienta que a cessação da operação da rota para Londres-Stansted por parte da Air Berlin ficou a dever-se ao facto de que Leipzig-Halle deixou de conceder subvenções à Air Berlin e à introdução de uma proibição de voos noturnos.

(93) A Alemanha considera que os pagamentos anuais dos acionistas à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH não constituem auxílio estatal, uma vez que os requisitos do princípios do investidor numa economia de mercado são cumpridos, de acordo com o qual todas as vantagens económicas conferidas ao Landkreis Altenburger Land, o principal acionista, foram tomadas em consideração ([40]). A Alemanha remete para o estudo de 2007 realizado pelo Prof. Dr. Klophaus ([41]) (doravante «o estudo Klophaus»), que menciona a «perda de subvenções» do Landkreis Altenburger *Land*: os pagamentos dos acionistas tiveram um impacto económico positivo no Landkreis Altenburger Land devido a pagamentos de impostos adicionais. O total das receitas fiscais de 2006 obtidas através da exploração do AOC ascende a 7,9 milhões de euros, dos quais 1 milhão de euros é essencialmente a favor do Landkreis Altenburger Land. Este montante deveria triplicar até 2015 se o número anual de passageiros aumentasse para 500 000. Uma vez que o retorno através dos pagamentos de impostos é superior aos pagamentos anuais dos acionistas, a Alemanha conclui que o Landkreis Altenburger *Land* agiu como um investidor privado.

(94) No que diz respeito ao argumento relativo a um possível encerramento do aeroporto em vez de contribuições adicionais dos acionistas, a Alemanha confirma que o Landkreis Altenburger Land agiu como investidor privado: se o aeroporto tivesse sido encerrado, o operador aeroportuário teria sido responsável pelo reembolso de cerca de 7 milhões de euros ao *Land* da Turíngia, uma vez que teria sido uma cessação antecipada da utilização das infraestruturas. Para evitar este reembolso, os acionistas também agiram como investidores privados.

O estudo Klophaus

(95) O estudo Klophaus de 2007 estabelece as conclusões *infra*. Afirma que os efeitos diretos, indiretos, induzidos e catalisadores do AOC para a economia e a atratividade da região, especialmente em termos de postos de trabalho, são positivos e significativos. As perspetivas futuras do AOC também são positivas, segundo o estudo, já que o AOC tem o potencial de se tornar a base da Ryanair na Alemanha Central, que é o objetivo da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Portanto, com um número tão elevado de aviões da Ryanair no AOC, o número de passageiros poderia aumentar para 1 milhão por ano a médio prazo. Tal permitiria que o AOC se tornasse um aeroporto regional que ofereceria ao Altenburger Land a possibilidade de alterar o seu perfil internacional e, deste

([38]) A Alemanha forneceu à Comissão os planos de negócios estabelecidos para os anos 2000-2005 («Wirtschaftsplan») e as respetivas atualizações determinadas no ano seguinte («Nachtrag zum Wirtschaftsplan»).

([39]) A abordagem de tarifação única implica que todos os lucros, as receitas aeronáuticas (nomeadamente taxas de passageiros) e não aeronáuticas (tais como a renda de lojas no aeroporto, taxas de estacionamento), devem ser tomados em consideração e não apenas o número de passageiros e as taxas de passageiros resultantes.

([40]) A Alemanha remete para o Processo T-196/04 *Ryanair/Comissão*, Col. 2008, p. II-3643, n.º 59 («acórdão *Charleroi*»).

([41]) «Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz» pelo Prof. Dr. Richard Klophaus, setembro de 2007.

modo, melhorar as respetivas estruturas económicas e empresariais. O estudo declara que o AOC, enquanto aeroporto de baixo custo, proporcionará benefícios económicos globais significativos.

(96) Segundo os cálculos do estudo, até 2015, previa-se que o AOC proporcionasse 658 postos de trabalho (um crescimento de 95,3 % em relação a 2006). Além disso, seriam criados 881 postos de trabalho indiretos (crescimento de 157,6 %) e 438 postos de trabalho induzidos (crescimento de 184,4 %). Além disso, o estudo salienta a importância de as regiões se encontrarem acessíveis a nível nacional e internacional, o que tem uma enorme influência no desenvolvimento económico da região em causa.

(97) A este respeito, de acordo com o estudo, não se deve tomar em consideração apenas as contribuições públicas para a renovação e expansão do AOC e os custos de *marketing* conexos, mas também as receitas fiscais do *Land* da Turíngia e dos seus municípios. O estudo conclui que, não devem ser tomados em consideração apenas os aspetos microeconómicos, mas também os efeitos macroeconómicos.

5.3. TAXAS AEROPORTUÁRIAS E PAGAMENTOS À RYANAIR NO ÂMBITO DOS ACORDOS SOBRE SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS E *MARKETING* (MEDIDA 3)

(98) A Alemanha afirma que os acordos sobre taxas aeroportuárias e os acordos sobre serviços de *marketing* não constituem auxílio estatal. A Alemanha salienta que não existe relação entre os acordos sobre serviços aeroportuários e os acordos sobre serviços de *marketing*, que devem ser avaliados em separado; os acordos sobre serviços de *marketing* não implicam uma redução das receitas do aeroporto, mas proporcionam serviços publicitários.

O acordo de prestação de serviços com a Ryanair

(99) A Alemanha alega que o aeroporto tomou em consideração as expectativas económicas positivas decorrentes do desenvolvimento do setor da aviação através da Ryanair. Ao tomar a decisão de desenvolver atividades com a companhia aérea, a assembleia de acionistas de 22 de abril de 2003 tomou em consideração os dados ([42]) constantes do quadro 13 e concluiu que, mesmo num cenário prudente (um voo diário com uma taxa de ocupação de 70 %), seria possível atingir um resultado anual total de […]* com a Ryanair.

Quadro 13

Receitas esperadas das atividades da Ryanair no AOC ([1]) **(2003)**

(em euros)

Taxa por passageiro	[…]*
Número de passageiros por aeronave, com uma taxa de ocupação de 70 % ([2])	104
Receitas mensais esperadas	[…]*
Despesas mensais para investimentos planeados	12 138
Resultado mensal esperado	[…]*
Resultado anual esperado	[…]*

([1]) Cenário prudente de um voo diário.
([2]) A Alemanha baseia as suas previsões no pressuposto de que a aeronave utilizada pela Ryanair em 2003 tinha capacidade para 148 passageiros.

([42]) «Umsatzaufstellung Ryanair» — Este quadro foi elaborado pela Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH com base em vários pressupostos em termos de número de voos diários (1 a 10) e da taxa de ocupação de passageiros (70 % a 90 %).

(100) As despesas mensais tomadas em consideração no quadro 13 incluem custos com pessoal, o degelo da pista e serviços de limpeza de neve. A Comissão salienta que o documento apresentado à assembleia de acionistas de 22 de abril de 2003 apresenta um total de investimentos anuais de 902 155 euros. Este valor não foi tomado em consideração nas previsões apresentadas no quadro 13.

(101) A Alemanha alega que, de acordo com a tabela de taxas do aeroporto em vigor à data, a Ryanair pagava uma taxa de aterragem de […]* por aeronave e uma taxa de passageiros de […]*por passageiro ([43]), taxas que são aplicáveis a todas as potenciais companhias aéreas e que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH considera razoáveis tomando em consideração o tráfego e as receitas geradas pela Ryanair para o AOC.

(102) A Alemanha alega que os serviços a prestar pelo AOC nos termos do anexo A do acordo de 3 de março de 2003 com a Ryanair não foram disponibilizados. Os serviços incluídos no anexo B e no apêndice do anexo B «Mecanismo de reservas» do acordo de 3 de março de 2003 foram prestados sem encargos adicionais para a Ryanair.

Os acordos de *marketing* com a Ryanair

(103) A Alemanha explica que, segundo o acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003, a Ryanair pagava taxas relativas a serviços aeroportuários ao AOC em conformidade com a tabela normal de taxas aeroportuárias, num montante total de […] euros* entre 2003 e 2011. Nos termos do acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003, o AOC pagava à Ryanair uma contribuição pelos serviços de *marketing* num montante total de […] euros* entre 2003 e 2011. A diferença entre ambos os pagamentos resulta num pagamento líquido da Ryanair ao AOC de […] euros* durante o período 2003-2011. Uma vez que o número total de passageiros neste período foi 408 291 ([44]), a Alemanha conclui que a Ryanair pagou uma taxa líquida ao AOC de aproximadamente […] euros* por passageiro que parte.

Quadro 14

Faturas de a para a Ryanair no período 2003-2011 ([1])

(em euros)

Ano	Faturas recebidas da Ryanair	Faturas enviadas do aeroporto	Número de passageiros
2003	[…]*	[…]*	25 750
2004	[…]*	[…]*	37 160
2005	[…]*	[…]*	50 714
2006	[…]*	[…]*	44 580
2007	[…]*	[…]*	60 678
2008	[…]*	[…]*	62 876
2009	[…]*	[…]*	66 367
2010	[…]*	[…]*	55 641
2011	[…]*	[…]*	4 525
Total	**[…]***	**[…]***	**408 291**

([1]) Informações prestadas pela Alemanha.

(104) A Alemanha declara que, para além do anúncio da Ryanair de que cessaria as rotas a partir do AOC em março de 2011, o operador aeroportuário não pagou quaisquer contribuições de *marketing* adicionais em fevereiro e março de 2011.

([43]) Estes montantes advêm da fatura mensal enviada pela Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH à Ryanair em junho de 2009. Porém, não obstante o pedido da Comissão, a Alemanha não apresentou quaisquer informações sobre as taxas mensais de passageiros ou aeronaves a pagar pela Ryanair durante o período 2003-2011.

([44]) A este respeito, a Alemanha apresenta números de passageiros distintos dos números de passageiros constantes dos relatórios financeiros do operador aeroportuário — ver quadro 1.

(105) A Alemanha explica que os pagamentos de *marketing* ao abrigo do acordo de 21 de setembro de 2010 entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair foram pagos por empresas privadas depois de concordarem em manter as operações da Ryanair no AOC. Um relatório dos gestores da empresa em 2011 ([45]) afirma que a época de aviação de inverno de 2010/2011, que englobava apenas uma rota para Londres, só tinha sido possível através do apoio de empresas regionais.

(106) A Alemanha alega que a Ryanair ofereceu publicidade ao AOC e à região no seu sítio *web*. Este sítio web é o segundo sítio *web* europeu mais popular a seguir ao sítio *web* da Google e, portanto, os preços são fixados em conformidade. Uma *adword* (termo de pesquisa) na Google custa por clique entre 0,05 euros e 2,00 euros. A Alemanha calcula que 100 000-150 000 passageiros anuais da Ryanair no AOC com um preço por termo de pesquisa de 1 euros por clique gerem um preço publicitário de 100 000-150 000 euros por ano, partindo do princípio de que cada passageiro clica apenas uma vez. Uma vez que, em regra, os passageiros não clicam apenas uma vez, mas sim várias, e dado que existem passageiros que já clicaram sem efetuar uma reserva, as autoridades alemãs estabelecem a conclusão de que o acordo de *marketing* celebrado entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair se baseia num preço razoável que não confere qualquer vantagem à Ryanair.

(107) Segundo a Alemanha, a Ryanair organizou as medidas de publicidade descritas no quadro 15.

Quadro 15

Pagamentos de *marketing* efetuados pelo AOC à Ryanair

Período	Montante	Objetivo
2003	50 000 — 150 000 euros […]*	Publicidade impressa no jornal *Leipziger Volkszeitung*
2004	25 000 — 125 000 euros […]*	Publicidade impressa no jornal *Leipziger Volkszeitung*
maio de 2007-março de 2008	75 000 euros — 175 000 euros […]*	Anúncios em jornais, correio direto e outras medidas publicitárias
maio de 2008-março de 2009	50 000 — 150 000 euros […]*	Anúncios em jornais, correio direto e outras medidas publicitárias
Total (2003-março de 2009)	**225 000 euros — 325 000 euros […]***	

(108) A Alemanha afirma que as compensações (success fees) não conferem uma vantagem à Ryanair, uma vez que constituem um pagamento em conformidade com o mercado pelas atividades de *marketing* levadas a cabo pela Ryanair. De acordo com a Alemanha, as medidas de *marketing* foram bem-sucedidas, uma vez que o número de passageiros aumentou de 25 000 (2002) para 140 000 (2009), o que levou a um aumento das receitas globais de 316 000 euros para 1,12 milhões de euros, ao passo que as receitas decorrentes das taxas aeroportuárias aumentaram de 132 000 euros para 530 000 euros e as receitas relativas ao estacionamento aumentaram de zero para 263 000 euros.

(109) A Alemanha declara que os pagamentos ao abrigo dos acordos sobre serviços de *marketing* não constituem auxílio estatal pelos seguintes motivos:

a) A Alemanha salienta que, ao contrário das afirmações da Comissão na decisão de início do procedimento ([46]), o ministério relevante não tinha influência na celebração dos acordos, exceto no que dizia respeito às medidas relativas às infraestruturas. O n.º 43 DO LuftVZO ([47]) não implica que a aprovação do ministério era necessária.

b) O facto de que a câmara de comércio local apoiou o AOC ([48]) demonstra apenas que o mercado privado se encontrava a favor das ligações da Ryanair.

([45]) Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9 de setembro de 2011.
([46]) Ver decisão de início do procedimento da Comissão, considerandos 133 a 134.
([47]) Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung — regulamento relativo ao licenciamento do transporte aéreo alemão — Ver decisão de início do procedimento da Comissão, considerando 134.
([48]) Ver decisão de início do procedimento da Comissão, considerando 137.

c) A Alemanha afirma que os pagamentos de *marketing* efetuados pela Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH à Ryanair não constituem auxílio ao arranque nos termos das Orientações relativas à aviação de 2005, mas constituem apenas acordos contratuais comerciais que não são englobados pelo âmbito do auxílio estatal.

6. **OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

6.1. OBSERVAÇÕES DA RYANAIR

Imputabilidade ao Estado

(110) A Ryanair alega que os auxílios estatais aos aeroportos não devem ser imputáveis à Ryanair. Presumir a transferência de auxílios estatais pelos aeroportos às companhias aéreas constituiria uma infração ao direito da UE. Esta presunção descrimina os aeroportos públicos, ao passo que as regras da concorrência devem ser aplicáveis sem distinção às empresas públicas e privadas. A Ryanair alega que os elementos de prova utilizados pela Comissão para demonstrar a imputabilidade ao Estado não são suficientes. Os elementos de prova podem refletir o interesse das autoridades públicas no futuro e nas relações comerciais do aeroporto, mas não comprovam a implicação efetiva de qualquer uma das autoridades públicas nas negociações e nos acordos do aeroporto com a Ryanair. Indícios de que, com efeito, os ministérios do *Land* da Turíngia se opunham aos acordos com a Ryanair indicariam que, pelo menos, é necessária uma apreciação mais robusta pela Comissão da imputabilidade dos acordos da Ryanair ao Estado.

(111) A Ryanair afirma que a questão não é saber se o Estado teria investido os seus fundos noutro sítio, mas sim se o Estado confere uma vantagem a uma companhia aérea que esta não teria obtido de outra forma. A Ryanair simplesmente negociou condições com aeroportos públicos semelhantes às que conseguiu obter em aeroportos privados comparáveis.

Aplicação do princípio do investidor numa economia de mercado

(112) A Ryanair defende que não é um beneficiário indireto de auxílio estatal. Desde que as condições de uma relação comercial entre a Ryanair e um aeroporto possam ser justificadas nos termos do princípio do investidor numa economia de mercado, qualquer obrigação de recuperação não se pode alargar à Ryanair. A Ryanair afirma que o princípio do investidor numa economia de mercado deve ser aplicável a todos os casos de alegada concessão de auxílios estatais à Ryanair por aeroportos detidos pelo Estado. Com efeito, segundo a companhia aérea, não existe justificação económica ou jurídica para a exclusão dos aeroportos públicos do princípio do investidor numa economia de mercado e a Comissão aplicou este princípio aos acordos que implicam o financiamento de grandes infraestruturas públicas noutros meios de transporte, tais como portos marítimos públicos. O aeroporto encontra-se a exercer uma função económica na celebração dos acordos. Além disso, os aeroportos dos setores público e privado competem no mercado e os contratos entre as companhias aéreas e os aeroportos podem ser rentáveis para os mesmos.

(113) A Ryanair considera que uma avaliação da eficiência não deve tomar em consideração as injeções de capital para investimentos em missões de serviço público, deve ter em conta os custos incrementais e não os custos irrecuperáveis e deve, por último, ser realizada em comparação com o índice de referência de um aeroporto normalmente bem gerido. A Ryanair alega que se um aeroporto regional considerar que um acordo o ajudará a melhorar a sua eficiência, um negócio poderia ser rentável mesmo que parecesse implicar uma fixação de preços inferior aos custos à data da assinatura. É previsível que os aeroportos ineficientes e subutilizados se tornem rentáveis apenas depois de atingirem economias de escala e externalidades de rede, cujo prazo pode atingir 25 ou 30 anos. Idealmente, as companhias aéreas de baixo custo estão em posição de proporcionar um aumento significativo das receitas dos aeroportos regionais, em regra, se qualquer necessidade de novas infraestruturas ou outros investimentos. Em apoio do que precede, a Ryanair cita a decisão da autoridade nacional da aviação civil do Reino Unido de 27 de maio de 2011 que reconhece que as companhias aéreas de baixo custo dependem dos serviços aeroportuários de forma menos onerosa.

(114) A Ryanair defende que os custos irrecuperáveis não devem ser tidos em conta na aplicação do princípio do investidor numa economia de mercado, tanto numa análise comparativa como numa análise de custos. A Ryanair declara que um investidor privado a explorar o AOC desde 1992 teria de considerar tanto a infraestrutura como os custos fixos de exploração do aeroporto como custos irrecuperáveis. Em termos realistas, é impossível

recuperar estes custos, devido à fraca atratividade comercial e ao poder de mercado muito limitado do AOC. Nestas circunstâncias, aceitar qualquer cenário alternativo que oferecesse perspetivas melhores, ou simplesmente menos onerosas, para o(s) proprietário(s) do aeroporto que não a situação oposta de não tomar qualquer medida ou encerrar o aeroporto com um custo potencialmente significativo seria totalmente coerente com o princípio do investidor numa economia de mercado.

(115) A Ryanair também salienta que os custos específicos associados à Ryanair têm de ser tomados em consideração em separado dos custos incorridos pelo aeroporto, mas podem ser globalmente inferiores às receitas decorrentes das externalidades de rede positivas geradas pelas atividades da Ryanair no aeroporto.

Os estudos realizados por uma empresa de consultoria em nome da Ryanair

(116) A Ryanair afirma que o acordo sobre as taxas com o AOC cumpre os requisitos do princípio do investidor numa economia de mercado. Para tal, a Ryanair apresentou à Comissão dois relatórios preparados por uma empresa de consultoria. Estes estudos comparam o negócio em questão com outros acordos relativos a taxas assinados entre a Ryanair e aeroportos que são maioritariamente detidos ou financiados a nível privado ou que operam como investidores numa economia de mercado numa situação suficientemente semelhante à do AOC.

(117) A Ryanair explica o método aplicado nos relatórios para a comparação dos aeroportos do seguinte modo: a análise foi efetuada apenas com base noutros contratos da Ryanair, porque a Ryanair tem modos de funcionamento distintos em relação à maioria das restantes transportadoras, nomeadamente a não utilização de pontes aéreas, autocarros ou salas de espera, a ausência de voos de transferência, um tempo de rotação de 20 minutos e sobretudo bagagem de mão. Além disso, apenas os aeroportos explorados em conformidade com o raciocínio de um investidor numa economia de mercado foram incluídos no âmbito do estudo. Os aeroportos que podem ter recebido apoio significativo em termos de auxílios estatais foram excluídos. Consequentemente, cerca de 15 aeroportos na rede da Ryanair cumprem estes critérios e foram incluídos no âmbito do estudo.

(118) O primeiro relatório considera que […]* é o aeroporto de referência mais adequado. O relatório indica que «idealmente, o aeroporto de referência selecionado para efeitos da análise seria de dimensão semelhante ao aeroporto de Altenburg. Embora não tenha sido possível encontrar um aeroporto de referência muito semelhante ao aeroporto de Altenburg em todas as dimensões relevantes, o aeroporto […]* é suficientemente semelhante para efeitos da análise aqui apresentada». O segundo relatório alargou o conjunto de aeroportos de referência aos aeroportos […]* e comparou as taxas nestes aeroportos entre 2003/2004 e 2010/2011, tanto por passageiro como por rotação.

(119) Os relatórios concluem que o nível global das taxas cobradas pela Ryanair ao AOC é, em média, superior a, ou encontra-se em conformidade com, o nível comparável de taxas pagas pela companhia aérea durante o período sob investigação nos aeroportos de referência. Isto sugere que as taxas pagas pela Ryanair no AOC ao abrigo dos vários acordos são compatíveis com um nível de taxas que teria sido oferecido à Ryanair por um investidor numa economia de mercado proprietário de um aeroporto em circunstâncias semelhantes.

(120) A Ryanair alega que as taxas aeroportuárias devem ser consideradas a níveis correspondentes aos custos marginais em vez de se observarem os custos variáveis médios ou os custos totais médios.

(121) A Ryanair salienta que os acordos do AOC com a Ryanair e a AMS devem ser avaliados em separado e as duas empresas não podem ser consideradas um único beneficiário dos alegados auxílios estatais. Os acordos, que eram distintos e foram negociados de forma independente, dizem respeito a diferentes serviços e não tinham qualquer relação que justificasse considerá-los como uma única fonte de alegados auxílios estatais. A celebração de um acordo de *marketing* com a AMS não constituía uma condição para a operação de rotas por parte da Ryanair de e para um aeroporto. Com base na sua própria perceção das suas necessidades de *marketing*, muitos aeroportos servidos pela Ryanair não celebram acordos com a AMS. A Ryanair salienta que a aquisição de serviços de *marketing* a preços de mercado deve ser analisada em separado de um acordo contratual conexo entre o aeroporto e a companhia aérea.

(122) Além disso, a Ryanair explica que não é sugerido que uma companhia aérea que se comprometa a proporcionar um número semelhante de passageiros e/ou rotações de aeronaves não teria recebido «taxas reduzidas» semelhantes. A Comissão também não examina se uma companhia aérea que ofereça compromissos semelhantes teria obtido um nível semelhante de taxas de um aeroporto privado comparável.

(123) No que diz respeito ao valor do *marketing*, a Ryanair alega que o espaço destinado ao mesmo no seu sítio *web* é limitado e objeto de grande procura, inclusive por parte de outras empresas para além dos aeroportos. Atualmente, o sítio *web* regista cerca de 4,5 mil milhões de visualizações da página por ano. Mesmo as companhias aéreas tradicionais compreendem agora o valor do seu sítio *web* para efeitos de *marketing* e publicidade. Por outro lado, muitos aeroportos tomam a decisão racional em termos comerciais de desenvolverem uma marca através de publicidade no sítio *ryanair.com* ou nos sítios *web* de outras companhias aéreas. Este aumento do reconhecimento da marca pode beneficiar os aeroportos de várias formas reciprocamente reforçadoras e complementares. O AOC é muito menos reconhecido a nível internacional do que o aeroporto de Paris ou o aeroporto de Heathrow e, portanto, tem de investir em publicidade para melhorar o reconhecimento da sua marca e maximizar o número de passageiros de chegada.

(124) A Ryanair apresenta uma análise elaborada pela empresa de consultoria que compara os preços cobrados pela AMS pelos serviços de *marketing* na web com os preços cobrados por serviços semelhantes prestados por outros sítios *web* relacionados com viagens. A análise compara os preços cobrados pela AMS na sua primeira lista de tarifas de 2005 com serviços comparáveis prestados por sítios *web* de viagens nessa época, e também compara os preços da atual lista de tarifas da AMS (2013) com os preços de serviços comparáveis vendidos por outros sítios *web* relacionados com viagens. A análise conclui que, em ambos os períodos, os preços cobrados pela AMS pelos anúncios na *ryanair.com* foram inferiores à média ou dentro da gama média dos preços da lista de tarifas cobrada pelos sítios *web* nos conjuntos de referência. Esta conclusão confirma, segundo a Ryanair, que os acordos dos aeroportos públicos com a AMS estão em conformidade com o teste do operador numa economia de mercado.

(125) A Ryanair também apresenta comprovativos dos serviços prestados ao aeroporto através de várias imagens que demonstram que os serviços prestados nos termos dos contratos com a AMS foram objeto de controlo. Em geral, estas imagens foram apresentadas ao aeroporto que celebrou um contrato com a AMS para demonstrar a ativação dos serviços adquiridos na *ryanair.com*. A Ryanair salienta o valor dos serviços da AMS prestados aos aeroportos e considera que os benefícios para os aeroportos de celebrar acordos com a AMS devem ser quantificados de modo sério.

(126) Sem prejuízo da posição da Ryanair de que o acordo com a AMS e o acordo sobre serviços aeroportuários (doravante «ASA») devem ser tratados em separado, a Ryanair apresenta uma análise da rendibilidade do operador numa economia de mercado levada a cabo pela empresa de consultoria que engloba tanto o acordo sobre serviços aeroportuários celebrado entre a Ryanair e o aeroporto como os acordos de *marketing* celebrados entre a AMS e o aeroporto. Segundo a Ryanair, esta análise deve ajudar a Comissão na sua abordagem à apreciação do ASA em conjunto com os acordos com a AMS, examinando o modo como a AMS pode ser integrada numa análise da rendibilidade conjunta da AMS-ASA.

(127) A empresa de consultoria conclui que a abordagem do fluxo de caixa constitui um método adequado para integrar o valor da AMS numa avaliação conjunta da rendibilidade da AMS-ASA. Esta abordagem captura os lucros incrementais agregados para o aeroporto em consequência da assinatura do ASA, bem como os benefícios da publicidade através do acordo com a AMS. Nos termos desta abordagem, as despesas levadas a cabo pelo aeroporto na AMS podem ser tratadas como despesas incrementais de exploração na análise de rendibilidade dos fluxos de caixa atualizados. Esta abordagem também toma em consideração os benefícios das atividades de *marketing* decorrentes dos acordos com a AMS e mediante o ASA, durante a vigência do acordo e para além do final previsto do ASA, uma vez que as atividades de *marketing* contribuem para melhorar o valor da marca e são suscetíveis de gerar negócios e lucros no futuro.

(128) Como conclusão deste estudo, a Ryanair salienta que, na medida em que a Comissão continue a tratar o ASA e os acordos com a AMS em conjunto, deve aplicar os princípios estabelecidos pela empresa de consultoria ao caso em apreço, para aplicar devidamente a análise da rendibilidade do operador numa economia de mercado à investigação do ASA e dos acordos com a AMS.

(129) Além disso, a Ryanair apresentou uma série de notas preparadas pela empresa de consultoria e uma análise preparada pelo professor Damien P. McLoughlin.

Identificação da referência de mercado na análise comparativa para os testes do operador numa economia de mercado ([49]) ([50])

(130) A empresa de consultoria considera que o método da Comissão, que só considera os aeroportos de referência situados na mesma zona de influência que o aeroporto em análise, está errado. A empresa de consultoria defende que os preços de referência do mercado obtidos juntos dos aeroportos de referência não são afetados pelos auxílios estatais concedidos aos aeroportos vizinhos. É, por isso, possível calcular fiavelmente um valor de referência do mercado para os testes do operador numa economia de mercado, do seguinte modo:

a) As análises comparativas são amplamente utilizadas para testes do operador numa economia de mercado fora do domínio dos auxílios estatais;

b) As empresas só influenciam reciprocamente as suas decisões em matéria de fixação de preços na medida em que os seus produtos sejam substituíveis ou complementares;

c) Os aeroportos na mesma zona de influência não entram necessariamente em concorrência entre si e os aeroportos de referência utilizados nos relatórios apresentados enfrentam apenas concorrência limitada de aeroportos detidos pelo Estado na respetiva zona de influência (menos de um terço dos aeroportos comerciais nas zonas de influência dos aeroportos de referência são detidos na íntegra pelo Estado e nenhum deles foi objeto de investigações em matéria de auxílios estatais, em abril de 2013);

d) Mesmo quando os aeroportos de referência enfrentam a concorrência de aeroportos públicos na mesma zona de influência, pode haver motivos para crer que o seu comportamento respeita o princípio do operador numa economia de mercado (por exemplo, se o setor privado detiver uma participação importante ou se o aeroporto tiver uma gestão privada);

e) Os aeroportos conformes com o princípio do operador numa economia de mercado não fixam preços inferiores ao custo incremental.

Princípios subjacentes à análise da rendibilidade para testes do operador numa economia de mercado ([51])

(131) A empresa de consultoria argumentou que a análise da rendibilidade executada nos seus relatórios e apresentada à Comissão segue os princípios que um investidor privado racional adotaria e reflete a abordagem revelada nos precedentes da Comissão. Os princípios subjacentes à análise da rendibilidade são os seguintes:

a) A apreciação é efetuada de forma progressiva;

b) Não é forçosamente necessário apresentar um plano de negócios *ex ante*;

c) No que se refere a um aeroporto não sobrecarregado, o sistema de tarifação único constitui uma metodologia adequada;

d) Apenas as receitas associadas à atividade económica do aeroporto em funcionamento devem ser tomadas em consideração;

e) Toda a vigência do acordo, incluindo todas as prorrogações, deve ser tomada em consideração;

f) Os fluxos financeiros futuros devem ser atualizados para avaliar a rendibilidade dos acordos;

g) A rendibilidade incremental resultante dos acordos celebrados com a Ryanair para os aeroportos deve ser avaliada com base em estimativas da taxa de rendibilidade interna ou em medidas baseadas no valor atual líquido (VAL).

([49]) Operador numa economia de mercado.
([50]) Processos relativos a auxílios estatais da Ryanair, preparados para a Ryanair pela empresa de consultoria, 9 de abril de 2013.
([51]) Ver nota 50.

Análise do Professor Damien P. McLoughlin ([52]) — O desenvolvimento de uma marca: por que motivo e como pequenas marcas devem investir em *marketing*

(132) Este documento visa determinar a lógica comercial subjacente às decisões dos aeroportos regionais de adquirir publicidade na *ryanair.com* à AMS. O documento alega que existe um grande número de aeroportos muito fortes, conhecidos e frequentemente utilizados. A concorrência mais fraca deve ultrapassar o comportamento de consumo estático dos consumidores para expandir a sua atividade. Os aeroportos regionais mais pequenos têm de encontrar formas de transmitir coerentemente a mensagem associada à sua marca a um público o mais vasto possível. As formas tradicionais de comunicação comercial exigem despesas superiores aos recursos de que dispõem.

Observações sobre os pagamentos à AMS

(133) A Ryanair discorda da avaliação da Comissão de que os pagamentos à AMS representam um custo para o aeroporto, uma vez que esta abordagem ignora o valor dos serviços da AMS para o aeroporto. Além disso, a Ryanair considera que a aquisição de serviços de *marketing* valiosos a preços de mercado devia ser analisada separadamente de um acordo contratual conexo entre o aeroporto e a companhia aérea para efeitos da análise do operador numa economia de mercado. Para fundamentar a sua análise, a Ryanair apresenta um estudo elaborado pela empresa de consultoria que compara os preços de referência cobrados pela AMS com os preços de serviços comparáveis oferecidos por outros sítios *web* de viagens ([53]). O estudo conclui que os preços cobrados pela AMS foram inferiores à média ou encontravam-se na gama média de preços cobrados por sítios *web* comparáveis. A Ryanair conclui do que precede que os preços da AMS estão em conformidade com os preços de mercado e a decisão tomada por um aeroporto público de adquirir serviços à AMS está de acordo com o teste do operador numa economia de mercado. Além disso, a Ryanair apresenta comprovativos dos serviços prestados aos aeroportos no âmbito dos contratos com a AMS, para demonstrar o valor destes serviços para os aeroportos.

(134) A Ryanair solicita à Comissão que reavalie a sua abordagem no que se refere aos contratos com a AMS até ao momento. A Ryanair considera que os acordos com a AMS devem ser analisados em separado dos acordos sobre serviços aeroportuários com a Ryanair e que devem ser objeto de um teste do operador numa economia de mercado distinto. Caso a Comissão insista em incluir os acordos da AMS e os acordos de serviços aeroportuários da Ryanair numa avaliação conjunta do princípio do operador numa economia de mercado, o valor dos serviços da AMS para o aeroporto não deve ser ignorado.

(135) O relatório elaborado pela empresa de consultoria de 20 de dezembro de 2013 sobre os preços da AMS remete para as conclusões de relatórios previamente apresentados que descrevem a importância que a publicidade tem para marcas de pequena dimensão, que confirmam que a Ryanair é uma forte marca pan-europeia que consegue atrair um preço mais elevado pelos seus serviços de publicidade. As taxas da AMS são comparadas com uma amostra recolhida ao mesmo tempo dos preços da publicidade de sítios *web* com referência a anúncios de igual dimensão para o período 2004-2005, ou seja, quando a lista de tarifas da AMS foi introduzida pela primeira vez, e para 2013. A *ryanair.com* tem mais do dobro de visitantes mensais do que o seguinte sítio de viagens mais popular e os visitantes são mais passíveis de efetuar outras transações de comércio eletrónico. Estas características únicas, em conjunto com um elevado reconhecimento da marca, permitiram à companhia aérea cobrar um preço mais elevado.

(136) A comparação foi efetuada entre anúncios de igual dimensão determinados por dados disponíveis e colocados na página inicial de cada sítio *web*. Devido à falta de transparência no que se refere às ofertas especiais e aos descontos discricionários, que, no entanto, constitui uma prática comercial normal, foram comparados apenas os preços das listas de tarifas. Um preço da lista de tarifas é fixado em termos de preço por mil impressões, nomeadamente o preço a pagar por cada mil vezes que o anúncio é visualizado pelos visitantes do sítio *web*. Os preços dos anúncios na *web* variam em função da sua dimensão, medida em pixéis, e da localização numa página *web*. O principal serviço de publicidade na página inicial oferecido na *ryanair.com* entre 2004 e 2005 era uma faixa com 468 por 60 pixéis. Em regra, as faixas localizam-se no centro da parte superior de uma página *web*. Relativamente ao período 2004-2005, o preço da lista de tarifas da AMS de 2005 para publicidade sob a forma de faixas foi comparado com o de 54 sítios *web* europeus de viagens.

([52]) Preparada para a Ryanair, em 10 de abril de 2013.
([53]) «Os preços fixados pela AMS estão em conformidade com os preços de mercado?» Elaborado para a Ryanair, 20 de dezembro de 2013.

(137) Em relação a 2013, são analisados dois outros tipos de anúncios: faixas verticais de 120 por 600 pixéis e unidades a meio da página de 300 por 250 pixéis. Os anúncios em faixas verticais são compridos e encontram-se na parte lateral de uma página *web*, ao passo que as unidades a meio da página encontram-se normalmente no conteúdo editorial em linha, o que as torna muito visíveis. Os preços da lista de tarifas da AMS para os anúncios em faixas verticais e unidades a meio da página são comparados com os de 22 sítios *web* de viagens e 135 outros sítios *web*. Relativamente a ambos os períodos e em todos os setores, verificou-se que as taxas da AMS são inferiores ou encontram-se no intervalo de preços cobrados pelos sítios *web* nos conjuntos de referência.

O tratamento dos acordos com a AMS no estudo de rendibilidade efetuado no âmbito do teste do operador numa economia de mercado

(138) A Ryanair apresentou um relatório elaborado pela empresa de consultoria sobre os princípios que considera que devem ser aplicáveis a um teste de rendibilidade do operador numa economia de mercado que englobe tanto os acordos sobre serviços aeroportuários celebrados entre a Ryanair e os aeroportos como os acordos de *marketing* celebrados entre a AMS e os mesmos aeroportos ([54]). A Ryanair salienta que o que precede não prejudica a sua posição de que os acordos com a AMS e os acordos sobre serviços aeroportuários devem ser objeto de testes do operador numa economia de mercado distintos.

(139) O relatório afirma que as receitas associadas à AMS devem ser incluídas no lado das receitas numa análise conjunta da rendibilidade, ao passo que as despesas com a AMS são incluídas no lado dos custos. O relatório propõe um método baseado no fluxo de caixa no qual as despesas com a AMS são tratadas como uma despesa incremental de exploração. O relatório declara que as atividades de *marketing* contribuem para criar e melhorar o valor da marca o que, por sua vez, é suscetível de gerar negócios e lucros durante a vigência do acordo de *marketing* e também para além desta. Um acordo com a Ryanair atrairia outras companhias aéreas para o aeroporto. Por sua vez, tal atrairia operadores comerciais e aumentaria as receitas não aeronáuticas do aeroporto ([55]). Na medida em que a Comissão proceda a uma análise conjunta da rendibilidade, estes benefícios devem ser tidos em conta ao considerar as despesas com a AMS como despesas incrementais de exploração, com os lucros incrementais calculados sem os pagamentos da AMS.

(140) Além disso, deve incluir-se um valor final nos lucros incrementais esperados no final do acordo sobre serviços aéreos para registar o valor acumulado após o termo do acordo. O valor final pode ser ajustado por um pressuposto prudente quanto à probabilidade de o acordo ser renovado com a Ryanair ou de serem acordadas condições semelhantes com outras companhias aéreas. Isto permitirá o cálculo de um limite inferior para os benefícios decorrentes conjuntamente dos acordos com a AMS e sobre os serviços aeroportuários, tomando em consideração a incerteza dos lucros incrementais após o termo do acordo sobre serviços aeroportuários.

(141) Para fundamentar esta abordagem, o relatório apresenta um resumo dos resultados de estudos sobre o efeito da publicidade no valor da marca. Estes estudos reconhecem que a publicidade pode aumentar o valor da marca e a fidelidade dos clientes. Nomeadamente, a publicidade na *ryanair.com* aumenta a exposição da marca dos aeroportos. Especificamente, os aeroportos regionais de menor dimensão que visem aumentar a sua base de tráfego pode aumentar o valor da sua marca mediante a celebração de acordos de publicidade com a AMS ([56]).

(142) O relatório sugere que a abordagem do fluxo de caixa é preferível a uma abordagem de capitalização no âmbito da qual as despesas da AMS seriam consideradas despesas de capital sobre um ativo intangível (nomeadamente o valor da marca do aeroporto). As despesas de *marketing* seriam capitalizadas como um ativo intangível e amortizadas ao longo da vida útil do ativo, com um valor residual no final do termo previsto do acordo sobre serviços aeroportuários. Contudo, esta abordagem não captaria benefícios adicionais para o aeroporto decorrentes da assinatura do acordo sobre serviços aeroportuários com a Ryanair. Além disso, é difícil estimar o valor de um ativo intangível devido às despesas relativas à marca e à duração da vida útil do ativo.

([54]) «*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*», Preparado para a Ryanair, em 17 de janeiro de 2014.

([55]) Segundo um relatório elaborado pela York Aviation (2007), «*Social benefits of low fare airlines in Europe*», a Ryanair tornou o aeroporto de Eindhoven atraente como uma base para outras transportadoras de baixo custo.

([56]) É efetuada uma referência específica a um relatório elaborado pelo Professor McLoughlin (2013) que foi apresentado pela Ryanair em 13 de abril de 2013 intitulado «*O desenvolvimento de uma marca: por que motivo e como pequenas marcas devem investir em marketing*».

(143) Por último, alega-se que a abordagem do fluxo de caixa está em conformidade com os precedentes da Comissão em matéria de auxílios estatais e não relacionados com auxílios estatais. Neste caso, é citado o Processo de BayernLB ([57]), no qual a Comissão indicou que utilizaria um modelo de avaliação da atualização dos dividendos para estimar os fluxos de caixa e subsequentemente atribuir um valor final com base no crescimento previsto dos dividendos, bem como o caso de compressão das margens relativo à Telefónica ([58]), no qual a Comissão integrou um valor final na sua análise dos fluxos de caixa atualizados.

6.2. OBSERVAÇÕES DA AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(144) A Airport Marketing Services define-se como uma filial da Ryanair com um objetivo comercial específico, criada para desenvolver uma atividade que não faz parte da atividade principal da Ryanair. É utilizada pela Ryanair como um intermediário para a venda de espaço publicitário no seu sítio *web*. Em princípio, os acordos de *marketing* entre a AMS e os aeroportos são negociados e celebrados separadamente dos acordos celebrados entre a Ryanair e esses mesmos aeroportos.

(145) A AMS declara que não beneficiou de auxílio estatal e que o aeroporto agiu em conformidade com o princípio do investidor numa economia de mercado em relação à AMS. A AMS alega que o princípio do investidor numa economia de mercado é observado, uma vez que os preços a que o espaço publicitário é fornecido pela AMS, e os volumes em que este é adquirido, não discriminam entre anunciantes públicos e privados. Os organismos públicos e privados competem para ter acesso ao espaço publicitário limitado no sítio *web ryanair.com*.

(146) A AMS declara que os acordos de *marketing* foram negociados com valor comercial a preço de mercado seguindo uma lógica comercial. Muitos aeroportos, tanto regionais como centrais, escolhem fazer publicidade no sítio *web* da Ryanair ou noutros sítios *web* para aumentar o reconhecimento da sua marca. Este aumento do reconhecimento da marca pode beneficiar os aeroportos de várias formas. Por exemplo, pode atrair passageiros que chegam da companhia aérea em cujo sítio *web* o aeroporto faz publicidade. Os passageiros que chegam geram receitas não aeronáuticas, uma vez que os passageiros estrangeiros são muito mais suscetíveis de gastar dinheiro num aeroporto em lembranças, produtos locais, aluguer de automóveis, restaurantes, etc., receitas que representam quase metade das receitas dos aeroportos decorrentes de atividades não aeronáuticas.

(147) Tal verifica-se especialmente em relação ao AOC, que não dispunha de tráfego regular de passageiros quando a Ryanair começou a operar a sua rota Altenburg-Londres. Nessa altura, as atividades passíveis de gerar receitas aeronáuticas ainda não tinham sido desenvolvidas. Portanto, as atividades de *marketing* foram de especial importância para maximizar a parte de passageiros quem chegam no número total de passageiros com que a Ryanair se comprometeu, e para encorajar o estabelecimento de atividades comerciais não aeronáuticas no aeroporto.

(148) O sítio *web* da Ryanair dispõe de características de especial valor para o *marketing*: é um dos sítios *web* de viagens mais populares no mundo; a marca Ryanair e o endereço do sítio *web* são conhecidos; o seu conteúdo é atraente com uma taxa de rejeição de apenas […]*; a duração média de cada visita ao sítio *web* é extremamente longa e visa especificamente potenciais passageiros desse aeroporto. Estas características do sítio *web* refletem-se nas taxas de *marketing* cobradas ao AOC.

(149) A AMS afirma que as suas taxas de *marketing* foram determinadas a preços de mercado. A AMS não discrimina entre clientes aeroportuários e não aeroportuários. Os preços cobrados pela AMS baseiam-se em critérios objetivos e são indicados de forma transparente no seu sítio *web* ([59]). Os preços cobrados pela AMS ao AOC são coerentes com a sua lista de tarifas. A título de comparação, um anúncio de uma página do aeroporto no jornal *Daily Telegraph* custaria cerca de 2 385 000 euros por 45 dias (46 000 GBP por dia). Além disso, os anúncios apresentados pela AMS no sítio *web* da Ryanair são «fixos», ao passo que os apresentados por inúmeros outros sítios na Internet tendem a ser «rotativos».

([57]) Comissão Europeia (2005) NN72/05, Aumento de capital do BayernLB, Alemanha, n.os 27-29.
([58]) Decisão da Comissão, de 4 de julho de 2007, relativa a um processo nos termos do artigo 82.º do Tratado CE (Processo COMP/38.784 — Wanadoo España/Telefónica), n.os 360 e 363.
([59]) www.airportmarketingservices.com.

(150) A prestação de serviços durante dois anos nos termos do acordo de *marketing* de 2008 com a AMS permitiu ao aeroporto pagar os serviços de publicidade com base no tráfego do sítio *web* em 2007. Igualmente, o acordo de *marketing* de 2010 baseou-se em pressupostos relativos ao tráfego do sítio *web* em 2009. Os dados históricos disponíveis revelam que o número de visitantes do sítio *web* da Ryanair aumentou significativamente nos últimos anos.

(151) A AMS conclui que não beneficiou de auxílio estatal e que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH agiu em conformidade com o princípio do investidor numa economia de mercado em relação à AMS.

6.3. OBSERVAÇÕES DA LUFTHANSA

(152) A Lufthansa observa que os relatórios anuais de 2010 e 2011 da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH revelam perdas anuais que ascendem respetivamente a 567 000 euros e 437 000 euros, o que demonstra que a empresa ainda não é rentável não obstante o apoio público. Segundo a Lufthansa, as contribuições anuais dos acionistas são efetuadas de dois modos distintos:

a) O plano orçamental do Landkreis Altenburger Land de 2014 indica que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH recebeu contribuições anuais adicionais no valor de 228 000 euros ao abrigo da secção 24 dos seus estatutos.

b) A Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH também recebeu contribuições não reembolsáveis que ascenderam a 2 406 000 euros entre 2009 e 2011. Segundo os relatórios anuais, estas contribuições salvaguardam a solvência da empresa. Estas contribuições também são fornecidas em 2014, segundo o plano orçamental do Landkreis Altenburger Land (350 000 euros para 2014). Em suma, as contribuições dos acionistas ascenderam a 409 000 euros em 2014 e 174 000 euros em 2013.

(153) Relativamente às investigações em curso, a Lufthansa observa que as infraestruturas foram evidentemente construídas exclusivamente para a Ryanair, tal como decidido no acordo com a Ryanair. A Lufthansa alega que um investidor privado apenas teria agido deste modo se a Ryanair se tivesse comprometido em contrapartida a servir o aeroporto durante um determinado número de anos.

(154) Além disso, a Lufthansa declara que foi concedido auxílio público de emergência à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH entre 2003 e 2011, porque as taxas aeroportuárias não eram suficientes para cobrir os custos operacionais. A Lufthansa define a empresa como «uma empresa em dificuldade» na aceção das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade ([60]), que não foram cumpridas, uma vez que o auxílio não foi notificado. Portanto, este auxílio é incompatível com o mercado interno.

(155) No que se refere às taxas aeroportuárias e ao apoio ao *marketing*, a Lufthansa salienta que foram concedidos auxílios significativos à Ryanair sob a forma de taxas vantajosas e apoio ao *marketing*. A Lufthansa alega que estas vantagens são incompatíveis com o mercado interno, já que os critérios de compatibilidade das Orientações de 2005 não poderiam ser aplicados, uma vez que não são aplicáveis nos casos de concessão permanente e contínua de auxílios ao funcionamento. Também não é possível aplicar as Orientações de 2014 uma vez que são relativas apenas ao auxílio ao arranque concedido a companhias aéreas que tenha sido notificado ou concedido após a entrada em vigor das orientações. Mesmo que fosse possível aplicar as Orientações de 2014, os critérios de compatibilidade do auxílio ao arranque concedido a companhias aéreas não seriam cumpridos.

6.4. OBSERVAÇÕES DA BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN FLUGGESELLSCHAFTEN

(156) Relativamente à aplicação das Orientações de 2014, a Bundesverband der deutschen Fluggesellschaften («BDF») não concorda com a aplicação das Orientações de 2014 aos auxílios ao funcionamento não notificados antes da publicação das orientações, uma vez que tal aplicação seria contrária ao objetivo de evitar a distorção da concorrência e da criação de condições equitativas no mercado interno. Segundo a BDF, tal aplicação constituiria uma vantagem para as empresas que agiram em conformidade com as orientações em vigor antes de 4 de abril de 2014. A BDF considera que as novas orientações legalizariam retroativamente comportamentos ilegais. Portanto, os auxílios ao arranque concedidos à Ryanair e os auxílios ao investimento concedidos à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH devem ser avaliados como auxílios não notificados com base na legislação aplicável à data relevante.

([60]) JO C 249 de 31.7.2014, p. 1.

7. **OBSERVAÇÕES DA ALEMANHA SOBRE OS COMENTÁRIOS DAS PARTES INTERESSADAS**

7.1. OBSERVAÇÕES DA ALEMANHA SOBRE OS COMENTÁRIOS DA RYANAIR

(157) No que diz respeito ao relatório da empresa de consultoria, a Alemanha observa que este implica que a Germanwings poderia ter servido o AOC. Todavia, a Alemanha declara que a Germanwings nunca serviu o aeroporto.

(158) No que se refere às observações da Ryanair, a Alemanha alega que as autoridades do *Land* da Turíngia não participaram nas negociações entre o aeroporto e a Ryanair/AMS relativas à celebração dos acordos.

(159) Relativamente aos acordos de *marketing* entre a Ryanair e o AOC, a Alemanha apoia a posição da Ryanair na íntegra, segundo a qual estes acordos de *marketing* são conformes com o princípio do investidor numa economia de mercado e, portanto, não implicam auxílio estatal. Nomeadamente, a Alemanha concorda com a conclusão do último relatório da empresa de consultoria apresentado pela Ryanair em 20 de dezembro de 2013 e afirma que os pagamentos efetuados à AMS/Ryanair foram adequados ao serviço prestado, no contexto de um acordo de prestação de serviços normal sobre uma questão comercial.

7.2. OBSERVAÇÕES DA ALEMANHA SOBRE OS COMENTÁRIOS DA LUFTHANSA

(160) A Alemanha afirma que as observações da Lufthansa não acrescentam quaisquer novas informações às investigações em curso e que a Comissão já dispõe de todas as informações relevantes neste caso.

(161) A Alemanha rejeita várias declarações da Lufthansa que considera serem erradas.

a) De acordo com a Alemanha, o AOC não foi construído e explorado exclusivamente para a Ryanair. A este respeito, a Alemanha remete para as suas observações e para o plano de investimento a longo prazo da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

b) Além disso, a Alemanha enfatiza que as infraestruturas se encontram à disposição de quem as deseje utilizar numa base não discriminatória. Desde 2001, a Air Berlin e a Air Omega também utilizaram regularmente o aeroporto.

c) Os resultados da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH melhoraram através dos contratos com a Ryanair. Portanto, um investidor privado também teria celebrado estes acordos.

d) As decisões deste tipo são normais para as empresas como a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Por exemplo, também se verificou em 2008 e 2009 se uma empresa de formação de pilotos poderia começar a utilizar o AOC, mas o contrato não foi celebrado por não ser possível, à data, corresponder aos requisitos da empresa em termos de infraestruturas. Outro exemplo é a decisão tomada em dezembro de 2010 de não celebrar novos acordos com a Ryanair.

e) O modelo de negócios da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH foi alterado para a aviação geral com base no estudo da KE-Consult. Isto reduziu o montante das contribuições públicas necessárias.

(162) Além disso, a Alemanha declara que, uma vez que o conselho de supervisão da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH decidiu, em dezembro de 2013, incluir um investidor privado, é possível reduzir ainda mais as contribuições públicas. Além disso, devido à nova orientação do aeroporto, que deixará de ser servido por voos *charter* ou regulares, o AOC deve, em breve, deixar de ser abrangido pelo âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílio estatal.

(163) A Alemanha alega que, de acordo com as Orientações de 2005, o AOC pertence à categoria D de aeroportos, com um máximo de 150 000 passageiros por ano. Portanto, o aeroporto é demasiado pequeno para competir com outros aeroportos e muito menos para distorcer a concorrência. Como tal, não existe efeito sobre as trocas comerciais entre Estados-Membros. A Alemanha rejeita as alegações da Lufthansa relativamente aos alegados auxílios concedidos à Ryanair. A Alemanha também rejeita a alegação de que foram concedidos auxílios à Ryanair mediante taxas aeroportuárias e apoio ao *marketing* e remete para as suas observações anteriores a este respeito.

(164) Por último, a Alemanha remete para um comunicado de imprensa da Comissão Europeia de 19 de janeiro de 2005 ([61]) que confirma que um regime de auxílios para a construção e o desenvolvimento de aeroportos regionais em regiões estrutural e economicamente debilitadas é compatível com o mercado interno.

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

8. **AVALIAÇÃO**

8.1. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO

(165) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, «[…] são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.»

(166) Os critérios previstos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE são cumulativos. Por conseguinte, para determinar se as medidas em questão constituem um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, é necessário que todas as condições seguintes se encontrem preenchidas. O apoio financeiro deve, especificamente:

a) Ser concedido pelo Estado ou através de recursos estatais;

b) Beneficiar determinadas empresas ou a produção de determinados bens;

c) Falsear ou ameaçar falsear a concorrência; e

d) Influenciar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

Conceito de empresa e de atividade económica

(167) Segundo jurisprudência assente, em primeiro lugar, a Comissão deve verificar se a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH constitui uma empresa na aceção do n.º 1 do artigo 107.º do TFUE. O conceito de empresa abrange qualquer entidade que exerça uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e do seu modo de financiamento ([62]). Qualquer atividade que consista na oferta de bens e serviços num dado mercado é uma atividade económica ([63]).

(168) No seu acórdão relativo ao *aeroporto de Leipzig/Halle*, o Tribunal de Justiça confirmou que a exploração de um aeroporto para fins comerciais e a construção da infraestrutura aeroportuária constituem uma atividade económica ([64]). Sempre que um operador aeroportuário exerce atividades económicas que prestam serviços aeroportuários remunerados, independentemente do seu estatuto jurídico ou do modo de financiamento respetivo, constitui uma empresa na aceção do n.º 1 do artigo 107.º do TFUE, e as disposições do Tratado relativas aos auxílios estatais podem, portanto, ser aplicáveis às vantagens concedidas ao operador aeroportuário pelo Estado ou através de recursos estatais ([65]).

(169) Relativamente ao momento a partir do qual a construção e exploração de um aeroporto se tornam uma atividade económica, a Comissão salientaria que a evolução gradual das forças de mercado no setor aeroportuário não permite determinar uma data exata. No entanto, os Tribunais Europeus reconheceram a evolução na natureza das atividades aeroportuárias. No acórdão *Aeroporto de Leipzig-Halle*, o Tribunal Geral estabeleceu que, a partir de 2000, já não podia ser excluída a aplicação das regras em matéria de auxílios estatais ao financiamento das infraestruturas aeroportuárias. Por conseguinte, a partir da data do acórdão no Processo *Aéroports de Paris* (12 de dezembro de 2000), a exploração e a construção de infraestruturas aeroportuárias devem ser consideradas uma atividade económica.

(170) Tal como expresso nos considerandos 168 e 169, a exploração de um aeroporto constitui uma atividade económica. Existe concorrência, por um lado, entre os aeroportos para atrair as companhias aéreas e o respetivo tráfego aéreo (passageiros e mercadorias) e, por outro, entre os gestores aeroportuários, que podem competir entre si pela gestão de um determinado aeroporto. No que respeita em especial às companhias aéreas de baixo custo e aos operadores turísticos, os aeroportos que não estão localizados na mesma zona de influência e, inclusive, os aeroportos que se encontram em diferentes Estados-Membros podem concorrer entre si para atrair essas companhias aéreas.

([62]) Processo C-35/96 *Comissão/Itália*, Col. 1998, p. I-3851; Processo C-41/90 *Höfner e Elser*, Col. 1991, p. I-1979; Processo C-244/94 *Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Col. 1995, p. I-4013; Processo C-55/96 *Job Centre*, Col. 1997, p. I-7119.

([63]) Processo 118/85 *Comissão/Itália*, Col. 1987, p. 2599; Processo 35/96 *Comissão/Itália*, Col. 1998, p. I3851.

([64]) Acórdão *Leipzig/Halle*, nomeadamente os n.os 93-94; confirmado pelo Processo C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Comissão*, Col. 2012, ainda não publicado; ver também o Processo T-128/89 *Aéroports de Paris/Comissão*, Col. 2000, p. II-3929, confirmado pelo Processo C-82/01P *Aéroports de Paris/Comissão*, Col. 2002, p. I-9297, e Processo T-196/04 *Ryanair/Comissão* (doravante: «acórdão *Charleroi*»), Col. 2008, p. II3643.

([65]) Processos C-159/91 e C-160/91 *Poucet/AGV e Pistre/Cancave*, Col. 1993, p. I-637.

(171) A Comissão salienta que a infraestrutura aeroportuária em questão na presente decisão será explorada para fins comerciais pelo operador aeroportuário Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Uma vez que o operador aeroportuário irá cobrar pela utilização da infraestrutura aos respetivos utilizadores, esta é comercialmente explorável. Consequentemente, a entidade responsável pela utilização desta infraestrutura constitui uma empresa para efeitos do n.º 1 do artigo 107.º do TFUE.

Missões de serviço público

(172) Porém, nem todas as atividades de um gestor aeroportuário são necessariamente de natureza económica ([66]). O Tribunal de Justiça ([67]) salienta que as atividades que, regra geral, são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público não são de natureza económica e não se inserem no âmbito de aplicação das regras relativas aos auxílios estatais. Tais atividades incluem, por exemplo, a segurança, o controlo do tráfego aéreo, o policiamento, as alfândegas, etc. O financiamento destas atividades serve exclusivamente para compensar os custos daí resultantes e não pode ser canalizado para financiar outras atividades económicas ([68]).

(173) Assim, o financiamento de atividades que correspondem a missões de serviço público ou de infraestruturas diretamente relacionadas com estas atividades em geral não constitui um auxílio estatal ([69]). Num aeroporto, atividades tais como o controlo do tráfego aéreo, o policiamento, o controlo aduaneiro, os bombeiros, as atividades necessárias para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilegal e os investimentos relativos à infraestrutura e equipamento necessários para a realização dessas atividades não são considerados, em geral, de natureza económica ([70]).

(174) Porém, o financiamento público de atividades não económicas necessariamente ligadas à realização de uma atividade económica não deve conduzir a uma discriminação indevida entre as companhias aéreas e os gestores aeroportuários. De facto, segundo jurisprudência assente, existe uma vantagem se as autoridades públicas isentarem as empresas dos custos inerentes às suas atividades económicas ([71]). Assim, se num determinado sistema jurídico é normal que as companhias aéreas ou os operadores aeroportuários suportem os custos de determinados serviços, enquanto outras companhias aéreas ou operadores aeroportuários que prestam serviços idênticos em nome das mesmas autoridades públicas não têm de suportar os respetivos custos, estes últimos podem beneficiar de uma vantagem, mesmo que estes serviços sejam considerados, em si mesmos, não económicos. Deste modo, é necessária uma análise do quadro jurídico aplicável ao gestor aeroportuário a fim de se avaliar se, de acordo com esse quadro jurídico, os operadores aeroportuários ou as companhias aéreas devem suportar os custos relativos à prestação de algumas atividades que possam, em si mesmas, ser consideradas não económicas, mas que são inerentes à realização das suas atividades económicas.

(175) A Alemanha explica que as subvenções públicas para investimentos em infraestruturas mencionadas no considerando 71 estão exclusivamente relacionadas com atividades não económicas: A Alemanha inclui nestas atividades não económicas os investimentos em proteção e os investimentos em segurança pública e aeronáutica. Nomeadamente, a Alemanha sublinha que as atividades de segurança e policiamento, as medidas de prevenção de incêndios, a segurança operacional e pública, os serviços meteorológicos e a segurança dos voos são parte integrante das missões de serviço público.

(176) O quadro jurídico relevante na Alemanha é, em especial, definido pelo § 8 da *Luftsicherheitsgesetz* (lei alemã da segurança aérea), que regula as medidas de segurança aeroportuária, e o § 27, alínea c), n.º 2, da *Luftverkehrsgesetz* (lei alemã do tráfego aéreo), que regula as medidas que garantem a segurança operacional, o controlo do tráfego aéreo e as medidas de segurança aérea.

(177) A Comissão considera que as medidas nos termos do § 8 da *Luftsicherheitsgesetz*, as medidas nos termos do § 27, alínea c), n.º 2, da *Luftverkehrsgesetz*, os serviços meteorológicos e o corpo de bombeiros podem, em princípio, ser consideradas como constituindo atividades correspondentes a missões de serviço público.

([66]) Processo C-364/92 *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Col. 1994, p. I-43.
([67]) Decisão da Comissão N309/2002 de 19 de março de 2003, relativa à Segurança aérea — compensação de custos na sequência dos atentados de 11 de setembro de 2001.
([68]) Processo C-343/95, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, Col. 1997, p. I-1547; Decisão da Comissão N309/2002, de 19 de março de 2003; Decisão da Comissão N438/2002, de 16 de outubro de 2002, Subvenções às administrações portuárias belgas para realização de missões da competência das autoridades públicas.
([69]) Decisão N309/2002 da Comissão, de 19 de março de 2003.
([70]) Ver, nomeadamente, o Processo C-364/92 *SAT/Eurocontrol*, Col. 1994, p. I-43, n.º 30, e Processo C-13/07 P *Selex Sistemi Integrati/Comissão*, Col. 2009, p. I-2207, n.º 71.
([71]) Ver, entre outros, o Processo C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, Col. 2005, p. I-01627, n.º 36, e a jurisprudência citada.

(178) Todavia, a Comissão considera que, no que diz respeito a medidas exclusivamente relacionadas com a segurança operacional, constitui uma atividade económica normal da exploração de um aeroporto garantir a realização de operações em segurança ([72]). Sem prejuízo de uma análise mais pormenorizada no que se refere a atividades e custos específicos, a Comissão considera que as medidas destinadas a garantir a segurança das operações no aeroporto não constituem atividades correspondentes a missões de serviço público. Qualquer empresa que deseje explorar um aeroporto deve garantir a segurança das instalações, tais como a pista e as plataformas de estacionamento.

(179) No que diz respeito à prevenção de incêndios, a Comissão observa que o pagamento dos custos está sujeito a responsabilidades regionais e que esses custos são habitualmente pagos pelas autoridades regionais pertinentes. O pagamento destes custos limita-se ao necessário para a sua cobertura.

(180) No que se refere a medidas de controlo de tráfego aéreo e de segurança aérea, o § 27, alínea d), da *Luftverkehrsgesetz* estabelece que os custos relacionados com as medidas previstas no § 27, alínea c), da *Luftverkehrsgesetz* são suportados pelo Estado num conjunto de aeroportos específicos. Os aeroportos são elegíveis para a cobertura de custos enquanto «aeroportos reconhecidos» ao abrigo do § 27, alínea d), da *Luftverkehrsgesetz* se o Ministério Federal dos Transportes reconhecer a necessidade de tomada de medidas de controlo de tráfego aéreo e de segurança aérea por razões de segurança e de interesses associados à política de transportes ([73]). Os aeroportos alemães que não sejam reconhecidos não são elegíveis para cobertura de custos ao abrigo do § 27, alínea d), da *Luftverkehrsgesetz* e, por conseguinte, têm, em princípio, de suportar os custos relacionados com as medidas previstas no § 27, alínea c), da *Luftverkehrsgesetz*. Estes custos são inerentes à exploração dos aeroportos. Uma vez que alguns aeroportos têm de suportar estes custos, ao passo que outros aeroportos não, estes últimos podem beneficiar de uma vantagem, mesmo que as medidas de controlo e segurança possam ser consideradas como de natureza não económica. A Comissão considera que o AOC não é um dos aeroportos abrangidos pelo § 27, alínea d) da referida lei e considera que os investimentos relacionados com o controlo do tráfego aéreo e as medidas de segurança aeronáutica não podem ser considerados custos correspondentes a missões de serviço público.

(181) No que diz respeito a medidas ao abrigo do § 8 da *Luftsicherheitsgesetz*, afigura-se que a Alemanha considera que todos os custos relacionados com as medidas aí previstas podem ser suportados pelas autoridades públicas relevantes. Todavia, a Comissão salienta que, nos termos do § 8 n.º 3, da *Luftsicherheitsgesetz* apenas são passíveis de reembolso os custos associados à colocação à disposição das instalações e superfícies aeroportuárias e à respetiva gestão que sejam necessários para a prossecução das atividades previstas no § 5 da *Luftsicherheitsgesetz*. Todos os outros custos devem ser suportados pelo operador aeroportuário. Assim, na medida em que o financiamento público concedido à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH libertou esta empresa dos custos que tinha de suportar nos termos do § 8, n.º 3, da *Luftsicherheitsgesetz*, esse financiamento público está sujeito a apreciação ao abrigo das regras da UE em matéria de auxílios estatais.

(182) Em suma, no que diz respeito aos investimentos em infraestruturas e às despesas de exploração incorridos entre 2000 e 2011, a Comissão aceita que as despesas diretamente relacionadas com a prevenção de incêndios e a prestação de serviços meteorológicos são consideradas despesas correspondentes a missões de serviço público, na medida em que o pagamento destes custos se limite rigorosamente ao necessário para o desempenho destas atividades. No que se refere aos investimentos e aos custos de funcionamento associados a medidas tomadas no âmbito do § 8 da *Luftsicherheitsgesetz*, a Comissão considera que apenas os custos aos quais o operador aeroportuário tem direito a reembolso nos termos do § 8, n.º 3, da *Luftsicherheitsgesetz* podem ser considerados como custos no domínio de missões de serviço público.

(183) No que se refere aos investimentos relacionados com o controlo do tráfego aéreo e as medidas de segurança aérea nos termos do § 27, alínea c), n.º 2, da *Luftverkehrsgesetz*, e tomando em consideração que o AOC não é um dos aeroportos abrangidos pelo § 27, alínea d), da referida lei, a Comissão considera que os investimentos e custos operacionais relacionados com o controlo do tráfego aéreo e as medidas de segurança aérea não podem ser considerados custos correspondentes a missões de serviço público. Por último, os investimentos e os custos de funcionamento associados à garantia da segurança operacional do aeroporto não são considerados como custos correspondentes a missões de serviço público. Nomeadamente, isto significa que não é possível considerar que os investimentos para a modernização e a expansão da pista, bem como a instalação de luzes laterais, etc., se inserem no âmbito de missões de serviço público.

([72]) Decisão da Comissão, de 20 de fevereiro de 2014, sobre o processo de auxílios estatais SA.35847 (2012/N) — República Checa — aeroporto de Ostrava, ainda não publicado no Jornal Oficial, considerando 16.

([73]) § 27, alínea d), n.º 1 da *Luftverkehrsgesetz*«Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt».

(184) Em todo o caso, independentemente de esses custos serem ou não juridicamente classificados como correspondentes a missões de serviço público, ficou demonstrado que os mesmos devem ser suportados pelo operador aeroportuário, nos termos do quadro jurídico aplicável. Desta forma, se o Estado pagasse tais custos, o operador aeroportuário seria libertado de custos que teria normalmente de suportar.

(185) Portanto, a Comissão considera que o financiamento público concedido à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH em relação ao financiamento dos investimentos em infraestruturas e às perdas de exploração isenta a mesma de suportar custos que são inerentes à sua atividade económica, com a exceção dos custos das missões de serviço público estabelecidos nos considerandos 182 e 183. Portanto, não é possível considerar que o financiamento proveniente do *Land* da Turíngia estabelecido no quadro 7 para cobrir o controlo do tráfego aéreo e os serviços de controlo aeroportuário corresponde a missões de serviço público, ao contrário da opinião da Alemanha. Igualmente, parte dos investimentos em infraestruturas estabelecidos no quadro 3 não é abrangida pelo âmbito das missões de serviço público, ao contrário da opinião da Alemanha: isto verifica-se especialmente em relação à modernização e ampliação da pista.

8.1.1. **Medida 1: Financiamento de investimentos em infraestruturas em 2000-2011**

Recursos estatais e imputabilidade ao Estado

(186) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem concedida direta ou indiretamente, financiada com recursos estatais ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos ([74]). Os recursos das autoridades locais estão sujeitos à aplicação do artigo 107.º do TFUE relativo a recursos estatais ([75]).

(187) No caso em apreço, as contribuições para os investimentos em infraestruturas a favor da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH são financiadas a partir do orçamento de organismos públicos, quer dos seus acionistas públicos ([76]), do *Land* da Turíngia ou de outros organismos públicos, autoridades regionais e locais. Deste modo, implicam recursos públicos e também são imputáveis ao Estado.

Vantagem económica

(188) A fim de verificar se uma empresa beneficiou de uma vantagem económica decorrente da concessão de fundos em condições preferenciais, a Comissão aplica o critério do «princípio do investidor numa economia de mercado». De acordo com este princípio, os fundos colocados à disposição de uma empresa pelo Estado, direta ou indiretamente, em circunstâncias que correspondam às condições normais de mercado, não devem ser considerados um auxílio estatal ([77]).

(189) No caso em apreço, a Comissão deve avaliar se as condições das subvenções públicas concedidas à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH lhe conferem uma vantagem económica que a empresa beneficiária não teria obtido em condições normais de mercado.

(190) Relativamente à medida em questão, as contribuições públicas foram concedidas à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH «gratuitamente» sem cobrança de juros nem obrigação de reembolso ([78]). Assim, as contribuições para investimentos em infraestruturas provenientes das autoridades públicas alemãs isentaram a empresa do encargo de financiarem por si a totalidade das infraestruturas através de empréstimos bancários ou fundos de capital próprio. Portanto, estas contribuições conferem uma vantagem económica ao aeroporto.

Seletividade

(191) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, uma medida é considerada um auxílio estatal quando favorece «certas empresas ou certas produções». A Comissão salienta que as contribuições para os investimentos em infraestruturas foram pagas apenas à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Assim, essas contribuições constituem medidas seletivas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

([74]) Processo C-482/99 *França/Comissão* (doravante:«*Stardust Marine*»), Col. 2002, p. I-4397.
([75]) Acórdão de 12 de maio de 2011 nos processos apensos T-267/08 e T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, ainda não publicados, n.º 108.
([76]) Ver nota de rodapé 10.
([77]) Comunicação da Comissão aos Estados-Membros: Aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CEE e do artigo 5.º da Diretiva 80/723/CEE da Comissão às empresas públicas do setor produtivo (JO C 307 de 13.11.1993, p. 3, n.º 11. Essa comunicação diz respeito ao setor produtivo mas é aplicável a outros setores económicos. Ver igualmente Processo T-16/96 *Cityflyer*, Col. 1998, p. II-757, n.º 51.
([78]) Verificaram-se reembolsos apenas nos casos específicos em que a contribuição pública em questão não tinha sido plenamente utilizada para o investimento a que se destinava.

Distorção da concorrência e efeitos nas trocas comerciais

(192) Se um auxílio financeiro concedido por um Estado-Membro reforçar a posição de uma empresa em relação a outras empresas concorrentes no mercado interno, deve considerar-se que o mercado foi afetado por tal auxílio. Segundo jurisprudência constante ([79]), para que uma medida falseie a concorrência, basta que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência.

(193) Tal como supramencionado, a exploração de um aeroporto constitui uma atividade económica e existe concorrência entre os aeroportos para atrair passageiros e companhias aéreas. A Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH compete com outras empresas num mercado aberto à concorrência. A vantagem económica recebida reforça a sua posição em relação à concorrência no mercado europeu de prestadores de serviços aeroportuários.

(194) Assim, o financiamento pelos poderes públicos, agora em apreço, comporta o risco de distorcer a concorrência ou de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

Conclusão

(195) Pelos motivos acima descritos, a Comissão conclui que as contribuições efetuadas pelas autoridades públicas regionais e locais da Alemanha para os investimentos em infraestruturas do AOC no período após 12 de dezembro de 2000 constituem auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

8.1.2. **Medida 2: Financiamento das perdas operacionais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH em 2000-2011**

Recursos estatais e imputabilidade ao Estado

(196) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem financiada com recursos estatais, conferida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos ([80]). Os recursos das autoridades locais estão sujeitos à aplicação do artigo 107.º do TFUE relativo a recursos estatais. ([81])

(197) No caso em apreço, as contribuições para as perdas de exploração a favor da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH são financiadas a partir do orçamento de organismos públicos, quer dos seus acionistas públicos ([82]), do *Land* da Turíngia ou de outros organismos públicos, autoridades regionais e locais. Deste modo, implicam recursos públicos e também são imputáveis ao Estado.

Vantagem económica

(198) Uma vantagem, na aceção do artigo 107.º, n.º 1 do TFUE, é qualquer benefício económico que uma empresa não teria obtido em condições normais de mercado, isto é, na ausência da intervenção do Estado ([83]). Apenas o efeito da medida sobre a empresa é relevante, não o sendo o motivo nem o objetivo da intervenção estatal ([84]). Existe uma vantagem sempre que a situação financeira de uma empresa melhorar na sequência da intervenção do Estado.

(199) A Comissão recorda ainda que «os capitais postos, direta ou indiretamente, à disposição de uma empresa pelo Estado, em circunstâncias que correspondem às condições normais do mercado, não podem ser considerados auxílios de Estado» ([85]). No caso em apreço, para determinar se o financiamento público da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH confere uma vantagem à empresa que a mesma não teria obtido em condições normais de mercado, a Comissão tem de comparar o comportamento das autoridades públicas que concederam injeções de capital com o de um operador numa economia de mercado guiado por perspetivas de rentabilidade a longo prazo ([86]).

([79]) Processo T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Comissão*, Col. 1998, p. II-717.
([80]) Processo C-482/99 *França/Comissão* (doravante:«*Stardust Marine*»), Col. 2002, p. I-4397.
([81]) Acórdão de 12 de maio de 2011 nos processos apensos T-267/08 e T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, ainda não publicados, n.º 108.
([82]) Ver nota 10.
([83]) Processo C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI) e outros/La Poste e outros*, Col. 1996, p. I-3547, n.º 60 e Processo C-342/96 *Reino de Espanha/Comissão das Comunidades Europeias*, Col. 1999, p. I-2459, n.º 41.
([84]) Processo 173/73 *República Italiana/Comissão das Comunidades Europeias*, Col. 1974, p. 709, n.º 13.
([85]) Processo C-482/99 *França/Comissão* («*Stardust Marine*»), Col. 2002, p. I-4397, n.º 69.
([86]) Processo C-305/89 *Itália/Comissão* («*Alfa Romeo*»), Col. 1991, p. I-1603, n.º 23; Processo T-96/97 *Alitalia/Comissão*, Col. 2000, p. II-3871, n.º 84.

(200) A Alemanha alega que o efeito das contribuições públicas em questão deve ser avaliado tomando em consideração o total das vantagens económicas concedidas à região, e que, por isso, o principal acionista da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, o Landkreis Altenburger Land, agiu como um investidor privado em condições normais de mercado. Segundo a Alemanha, os benefícios para o Landkreis Altenburger Land foram superiores às contribuições pagas tomando em consideração os benefícios para a região. A Alemanha chega a reconhecer que as contribuições dos acionistas poderiam ser consideradas «financiamento a fundo perdido» ([87]) para o aeroporto. Todavia, os potenciais benefícios para a região não podem ser tomados em consideração na avaliação do princípio do investidor numa economia de mercado. Para esta avaliação, não devem ser consideradas quaisquer eventuais repercussões positivas na economia da região onde o aeroporto está situado, uma vez que o Tribunal de Justiça esclareceu que a questão pertinente na aplicação do princípio do operador numa economia de mercado é saber se «em circunstâncias semelhantes, um acionista privado teria concedido esses empréstimos, tendo em conta a facilidade de obter um benefício e independentemente da política social, regional e setorial» ([88]).

(201) No caso em apreço, foi concedido financiamento público à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH «gratuitamente», sem cobrança de juros nem obrigação de reembolso. Os organismos públicos concederam financiamento ao operador aeroportuário, sem exigir nada em troca a este operador, isentando-o assim do encargo de se financiar através de empréstimos bancários ou fundos de capital próprio.

(202) As injeções de capital anuais efetuadas pelos acionistas serviram para cobrir as perdas anuais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Portanto, em última análise, as injeções de capital anuais serviram para cobrir parte das despesas operacionais normais do aeroporto, isentando assim a empresa de um encargo económico que teria de suportar em condições normais. A Alemanha não explicou por que motivo um operador numa economia de mercado continuaria a injetar capital numa empresa que gera perdas constantemente, sem exigir nada em troca.

(203) Tomando em consideração o que precede, a Comissão considera que um operador numa economia de mercado não teria tomado a decisão de cobrir as perdas crescentes da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ano após ano. Portanto, as contribuições para as perdas de exploração provenientes dos organismos públicos e das autoridades regionais da Alemanha isentaram a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH do encargo de cobrir a totalidade das próprias perdas de exploração e conferiram uma vantagem económica à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, que esta não teria obtido em condições normais de mercado.

Seletividade

(204) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, uma medida é considerada um auxílio estatal quando favorece «certas empresas ou certas produções». A Comissão salienta que as contribuições para as perdas de exploração foram pagas apenas à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Assim, essas contribuições são seletivas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Distorção da concorrência e efeitos nas trocas comerciais

(205) Sempre que um auxílio financeiro concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa em relação a outras empresas concorrentes no mercado interno, deve considerar-se que o mercado foi afetado por tal auxílio. Segundo jurisprudência constante ([89]), para que uma medida falseie a concorrência, basta que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência.

(206) Tal como supramencionado, a exploração de um aeroporto constitui uma atividade económica e os aeroportos competem para atrair passageiros e companhias aéreas. Portanto, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH está em concorrência com outras empresas num mercado aberto à concorrência. A vantagem económica recebida pela empresa reforça a sua posição em relação à concorrência no mercado europeu de prestadores de serviços aeroportuários.

(207) Assim, o financiamento pelos poderes públicos, agora em apreço, comporta o risco de distorcer a concorrência ou de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

Conclusão

(208) Pelos motivos acima descritos, a Comissão conclui que as contribuições efetuadas pelos organismos públicos e as autoridades regionais da Alemanha para cobrir as perdas de exploração da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH concedidas após 12 de dezembro de 2000 constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

([87]) «verlorene Zuschüsse» — ver comunicação da Alemanha, 30/3/2012.
([88]) Processo 40/85 *Bélgica/Comissão*, Col. 1986, p. I-2321.
([89]) Processo T-214/95, *Het Vlaamse Gewest/Comissão*, Col. 1998, p. II-717.

8.1.3. **Medida 3: Taxas aeroportuárias e pagamentos à Ryanair no âmbito dos acordos sobre serviços aeroportuários e marketing**

(209) A Comissão exclui do âmbito da sua análise o último acordo de *marketing* assinado com a AMS em 21 de setembro de 2010, a «carta de acompanhamento», porque o respetivo financiamento foi concedido por empresas regionais privadas que se comprometeram a manter as atividades da Ryanair no aeroporto ([90]).

Conceito de empresa e de atividade económica

(210) Em conformidade com o artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, as regras em matéria de auxílios estatais são aplicáveis apenas se o beneficiário for uma «empresa». O Tribunal de Justiça da União Europeia tem sistematicamente definido empresa como qualquer entidade que desenvolve uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico ou propriedade e do modo como é financiada ([91]). Uma atividade económica é a atividade que consiste em fornecer bens e serviços num determinado mercado ([92]).

(211) A Ryanair oferece serviços de transporte aéreo de passageiros regulares no mercado. É evidente que desempenha uma atividade económica.

(212) A AMS é uma filial da Ryanair detida a 100 %. Consequentemente, é possível partir do princípio de que a Ryanair exerceu uma influência decisiva no comportamento da AMS. Além disso, os acordos sobre serviços de *marketing* de 2008 e 2010 foram assinados em nome da AMS por Eddie Wilson, que, à data, acumulava as funções de diretor da AMS e diretor da Ryanair ([93]). Os acordos de *marketing* em questão declaram no seu preâmbulo que «a AMS detém a licença exclusiva para oferecer serviços de *marketing* no sítio *web* de viagens www.ryanair.com, o sítio *web* da companhia aérea irlandesa de tarifas reduzidas, a Ryanair». Para efeitos da aplicação das regras em matéria de auxílio estatal, a AMS e a Ryanair são, portanto, consideradas uma única empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Recursos estatais

(213) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem concedida direta ou indiretamente, financiada com recursos estatais ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos ([94]). Os recursos das autoridades locais estão sujeitos à aplicação do artigo 107.º do TFUE relativo a recursos estatais ([95]).

(214) No caso em apreço, o Estado exerceu um controlo permanente, direto ou indireto, sobre os recursos em causa. Desde o momento em que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH deu início às atividades com a Ryanair que a empresa é detida por uma maioria de acionistas públicos. Atualmente é detida na íntegra por acionistas públicos: todos os acionistas são autoridades públicas ou entidades detidas a 100 % pelo Estado e a própria empresa detém 32 % das suas ações.

(215) Portanto, a Comissão considera que todos os recursos da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH devem ser considerados recursos estatais.

Imputabilidade ao Estado

(216) O Tribunal de Justiça declarou que, mesmo quando o Estado está em posição de controlar uma empresa pública e de exercer uma influência dominante sobre a sua gestão, o exercício efetivo desse controlo num determinado caso não pode ser automaticamente assumido. Uma empresa pública pode agir com maior ou menor independência, em função do grau de autonomia que lhe é deixado pelo Estado. Portanto, o mero facto de uma empresa pública se encontrar sob controlo do Estado não é suficiente para que se considere que as medidas tomadas por essa empresa, tais como o acordo de 3 de março de 2003 celebrado entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair e os subsequentes acordos de *marketing*, são imputáveis ao Estado ([96]).

([90]) Ver o considerando 105.
([91]) Ver Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4), parte 2.1, e jurisprudência associada, em especial processos apensos C-180/98 a C-184/98, *Pavlov e outros*, Col. 2000, p. I-6451.
([92]) Processo 118/85 *Comissão/Itália*, Col. 1987, p. 2599, n.º 7; Processo C-35/96 *Comissão/Itália*, Col. 1998, p. I-3851, n.º 36; *Pavlov e outros*, n.º 75.
([93]) Ver http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/, consultado em 23 de junho de 2014.
([94]) Processo C-482/99 *França/Comissão* (doravante:«*Stardust Marine*») Col. 2002, p. I-4397.
([95]) Acórdão de 12 de maio de 2011 nos processos apensos T-267/08 e T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, ainda não publicados, n.º 108.
([96]) Acórdão *Stardust Marine*, n.ºs 52 e 57.

(217) O Tribunal indicou ainda que a imputabilidade ao Estado de uma medida de auxílio pode ser deduzida de um conjunto de indícios, designadamente ([97]):

a) O facto de a empresa em questão não poder tomar a decisão contestada sem ter em conta as exigências dos poderes públicos;

b) O facto de a empresa estar obrigada a ter em conta as orientações emitidas pelos poderes públicos;

c) A integração da empresa pública nas estruturas da administração pública;

d) A natureza das atividades da empresa e o seu exercício destas no mercado em condições normais de concorrência com operadores privados;

e) O estatuto jurídico da empresa;

f) A intensidade da tutela exercida pelas autoridades públicas sobre a gestão da empresa;

g) Qualquer outro indício que demonstre, no caso em apreço, a implicação dos poderes públicos na adoção da medida em causa ou a improbabilidade da sua não implicação, tendo em conta o alcance da medida, o seu conteúdo ou as condições de que se reveste.

(218) A Alemanha alega que o Ministério da Construção e do Transporte do *Land* da Turíngia não tinha o direito de influenciar a celebração dos contratos com a Ryanair/AMS. De acordo com a Alemanha, o ministério relevante e o governo do *Land* da Turíngia só participaram no processo decisório relativo aos investimentos em infraestruturas no aeroporto. A Alemanha rejeita os argumentos da Comissão quanto ao papel de supervisão do Ministério da Construção e do Transporte do *Land* da Turíngia e, portanto, quanto à presumível imputabilidade ao Estado em relação à medida em questão.

(219) A Alemanha também rejeita o argumento da Comissão segundo o qual a fixação das taxas aeroportuárias deve, nos termos da lei alemã relativa à aviação, § 43, alínea a), LuftVZO, receber a autorização prévia da autoridade supervisora antes de poder ser instaurada. De acordo com a Alemanha, mesmo sem a aprovação da autoridade de supervisão, a fixação de taxas aeroportuárias poderia ser adotada pela Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, já que a autoridade de supervisão tem apenas de verificar que as taxas não ultrapassam um determinado nível.

(220) Em agosto de 2010, a Câmara de Comércio de Gera, um organismo público, fez campanha a favor da continuação do conceito de baixo custo no AOC e instou o governo do *Land* da Turíngia a negociar destinos e medidas de *marketing* com a Ryanair ([98]). De acordo com a Alemanha, este argumento apoia a análise do investidor numa economia de mercado, segundo a qual manter e apoiar as rotas da Ryanair se justificava em termos económicos.

(221) Todavia, a Comissão considera que os ministérios competentes do *Land* da Turíngia participaram na celebração dos contratos com a Ryanair. Antes de a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH celebrar o contrato sobre serviços aeroportuários com a Ryanair, os ministérios competentes do *Land* da Turíngia aparentemente participaram nas negociações. Um artigo na imprensa declara que as negociações foram mais morosas porque os ministérios do *Land* da Turíngia tentaram bloquear o negócio ([99]). Ao mesmo tempo, o Ministro da Economia do *Land* da Turíngia, Schuster, alegou que o *Land* se encontrava em posição de aprovar as medidas necessárias. Foi citado como tendo dito que se a Ryanair necessitasse de uma pista ampliada, a ampliação seria concedida. O artigo

([97]) Ibid.

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

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

também explica que o início das atividades da Ryanair no AOC poderia reduzir o número de passageiros no aeroporto de Dresden e Leipzig-Halle ([100]).

(222) O Ministério da Construção e do Transporte do *Land* da Turíngia é a autoridade de supervisão da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Além disso, nos termos da lei alemã relativa à aviação, § 43, LuftVZO, a fixação de taxas aeroportuárias deve receber a autorização prévia da autoridade de supervisão antes de poder ser instaurada. Além disso, a tabela de taxas de 18 de setembro de 2006 do AOC apresenta a assinatura de um representante do Ministério da Construção e do Transporte.

(223) A implicação dos ministérios a nível político pode ser observada a partir do debate no Parlamento do *Land* da Turíngia. Foram debatidas não apenas questões técnicas, mas também a viabilidade económica global do aeroporto, tal como registado na ata pormenorizada do debate ([101]).

(224) Os acordos de *marketing* com a Ryanair também foram debatidos a nível do conselho distrital («Kreistag»). Um artigo de imprensa afirma que o Kreistag aprovou o pagamento de 670 000 euros para medidas de *marketing* relativas à criação de uma nova ligação aérea da Ryanair ([102]). O presidente do distrito («Landrat») foi citado como tendo dito que sem os pagamentos de *marketing*, os serviços regulares teriam sido cessados.

(225) Por último, a Comissão salienta que a participação da Câmara de Comércio de Gera — um organismo público e com autonomia administrativa de direito público — na celebração dos acordos com a Ryanair confirma o exercício de influência pública sobre o processo decisório relativamente a esses contratos.

(226) Em suma, ao analisar a supervisão pelo Ministério da Construção e do Transporte do *Land* da Turíngia, a implicação dos ministérios a nível político, os vários debates que ocorreram no Parlamento do *Land* da Turíngia e a implicação de entidades públicas, afigura-se que os organismos públicos se encontravam em posição de controlar as atividades da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e participaram em decisões importantes relativas à exploração económica do aeroporto. Em especial, quando as atividades no aeroporto foram assoladas por problemas, as autoridades públicas participaram em discussões sobre o futuro do aeroporto. Verificaram-se debates controversos a nível político no *Land* da Turíngia, e a alteração do governo a nível do *Land* contribuiu para a decisão de converter o aeroporto em 2010 e de cessar o tráfego de baixo custo no aeroporto ([103]).

(227) Portanto, a Comissão considera que a decisão relativa à implementação do acordo de 3 de março de 2003 e do acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003 celebrado entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair, e os acordos de *marketing* posteriormente celebrados entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Airport Marketing Services são imputáveis às autoridades públicas.

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

([101]) Thüringer Landtag, 4.ª leg., ata da reunião plenária 4/11, 28 de janeiro de 2005, 11.ª sessão, sexta-feira, 28 de janeiro de 2005, Perspetivas para a Flughafen Altenburg-Nobitz, p. 1097.

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

([103]) Ver o considerando 32, alínea d).

Vantagem económica

(228) Para determinar se acordos sobre serviços aeroportuários e *marketing* conferiram uma vantagem à Ryanair/AMS, é necessário que a Comissão aprecie se, em circunstâncias semelhantes, um aeroporto a operar em condições normais da economia de mercado e orientado por perspetivas de rendibilidade a longo prazo teria celebrado o mesmo acordo comercial que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ou um acordo semelhante. A existência de uma vantagem geralmente pode ser excluída se a) o preço cobrado pelos serviços aeroportuários corresponder ao preço de mercado ou b) através de uma análise *ex ante*, puder demonstrar-se que os acordos com a companhia aérea contribuem progressivamente para a rendibilidade do aeroporto e fazem parte de uma estratégia global conducente a rendibilidade a longo prazo.

(229) Além disso, segundo o acórdão *Charleroi* ([104]), a Comissão tem a obrigação de ter em conta, na avaliação das medidas controvertidas, todos os elementos pertinentes e o seu contexto. Ou seja, a Comissão tem de analisar o impacto esperado dos acordos sobre o AOC, tomando em consideração todas as características relevantes das medidas em questão.

(230) O Tribunal deliberou no acórdão *Stardust Marine* que, «[…] para averiguar se o Estado adotou ou não o comportamento de um investidor prudente numa economia de mercado, há que tomar como referência o contexto da época em que as medidas de apoio financeiro foram tomadas a fim de avaliar a racionalidade económica do comportamento do Estado e, portanto, não basear a apreciação numa situação posterior» ([105]).

(231) Para poder aplicar o teste do operador numa economia de mercado, a Comissão tem de regressar à época em que os acordos entre o AOC e a Ryanair/AMS foram celebrados (ou seja, 2003 em relação aos serviços aeroportuários e ao primeiro acordo de *marketing*, 2008 relativamente ao segundo acordo de *marketing* e 2010 no que se refere ao terceiro). A Comissão também deve basear a sua avaliação nas informações e premissas de que o aeroporto dispunha à data em que os acordos foram assinados.

Análise do preço de mercado

(232) A Comissão tem de determinar se as condições de preços aplicadas à Ryanair/AMS pela Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH correspondem ao preço de mercado. A este respeito, a Alemanha argumenta que o acordo sobre serviços aeroportuários assinado entre o AOC e a Ryanair em 3 de março de 2003 estava em conformidade com o mercado e que as taxas aeroportuárias aplicáveis à Ryanair se encontravam em conformidade com as estipuladas na tabela de taxas aeroportuárias descrita na secção 3.4.1. As tabelas são aplicáveis a todas as potenciais companhias aéreas que voam para/a partir do aeroporto. Segundo a Alemanha, o facto de a Ryanair ter sido a única companhia aérea ativa no aeroporto de Altenburg-Nobitz no período 2003-2011 é irrelevante.

(233) A Alemanha considera que os acordos sobre serviços de *marketing* celebrados com a Ryanair e a AMS devem ser examinados em separado. Porém, a Comissão salienta que a AMS é uma filial da Ryanair detida a 100 %; portanto, a Comissão considera que ambos os tipos de acordos celebrados com a Ryanair e a AMS devem ser analisados em conjunto. Em segundo lugar, relativamente à possível apreciação separada do acordo sobre serviços aeroportuários com a Ryanair e do acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003, o próprio acordo de *marketing* refere que a compensação (success fee) é deduzida das taxas de serviços aeroportuários para se obter a taxa líquida a pagar pela Ryanair. O próprio acordo opta por um resultado líquido das taxas de serviços aeroportuários a pagar pela Ryanair por lado e as taxas de *marketing* a pagar pelo aeroporto por outro.

(234) De qualquer modo, a Comissão tem de tomar em consideração o preço global pago pela companhia aérea para determinar se pagou o preço de mercado. Com efeito, a Ryanair pagou taxas aeroportuárias à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH durante os anos 2003-2011 quando serviu o AOC e recebeu pagamentos por serviços de *marketing* do aeroporto. Tal como mencionado no considerando 49, as autoridades alemãs alegam que o AOC cobra uma taxa fixa de aterragem de […]* por aeronave e uma taxa de passageiros de […]* por passageiro à Ryanair. Não parece ser aplicável uma taxa de assistência adicional uma vez que as taxas pagas pela Ryanair também incluem assistência ([106]). Todavia, estas taxas são reduzidas pela «compensação» (success fee) do *marketing*, pelo que a Ryanair acaba por pagar apenas uma taxa fixa ao aeroporto de […]* ([107]) por passageiro que parte. Assim, a Ryanair recebe um desconto das taxas oficiais fixadas na tabela de taxas do AOC e descritas na secção 3.4.1.

([104]) Processo T-196/04 *Ryanair/Comissão*, Col. 2008, p. II-3643, n.º 59 («acórdão *Charleroi*»).
([105]) Ver Processo C-482/99 *França/Comissão*, Col. 2002, p. I-4397, n.º 71 («acórdão *Stardust Marine*»).
([106]) Ver considerando 52.
([107]) Durante os primeiros cinco anos e menos de quadro rotações — ver quadro 12.

(235) Para determinar se o preço cobrado por um aeroporto a uma companhia aérea corresponde ao preço de mercado, é necessário identificar um parâmetro de referência adequado. Contudo, a Comissão expressa sérias dúvidas quanto a se é possível identificar um parâmetro de referência adequado neste caso para determinar o verdadeiro preço de mercado dos serviços prestados pela Ryanair/AMS. De qualquer modo, a Comissão considera que um exercício de avaliação comparativa deve basear-se numa comparação das taxas aeroportuárias, líquidas de quaisquer benefícios fornecidos à companhia aérea (como apoio em matéria de *marketing*, descontos ou qualquer outro incentivo), de um número suficiente de «aeroportos de referência» adequados, cujos gestores se comportam como operadores de economia de mercado. Tomando em consideração a dificuldade neste caso de encontrar aeroportos de referência, a Comissão considera que uma análise da rendibilidade incremental *ex ante* constitui o critério mais relevante para a avaliação dos acordos entre o AOC e a Ryanair/AMS.

Análise ex ante *para demonstrar a rendibilidade do aeroporto*

(236) A Comissão considera que os acordos celebrados entre as companhias aéreas e um aeroporto podem ser considerados como satisfazendo o teste do operador numa economia de mercado se contribuírem, de forma acrescida, de um ponto de vista *ex ante*, para a rendibilidade do aeroporto. Este último deve demonstrar que ao celebrar o acordo com uma companhia aérea (por exemplo, um contrato individual ou um regime global de taxas aeroportuárias), é capaz de cobrir todos os custos derivados do acordo durante a sua vigência e com uma margem de lucro ([108]) razoável assente em sólidas perspetivas a médio prazo ([109]).

(237) Portanto, a Comissão tomará em consideração todos os custos esperados incorridos progressivamente pelo aeroporto em relação à atividade da companhia aérea no aeroporto ([110]). Tais custos incrementais podem incluir todos os tipos de despesas ou investimentos, tais como o aumento de custos com pessoal, equipamento e investimentos decorrentes da presença da companhia aérea no aeroporto. Por exemplo, se o aeroporto precisa de expandir ou construir um novo terminal ou outras instalações principalmente para acomodar as necessidades de uma companhia aérea específica, tais custos devem ser tidos em conta no cálculo dos custos incrementais.

(238) A Comissão baseará a sua análise incremental *ex ante* no calendário original previsto no contrato, embora, com efeito, o contrato tenha cessado antes do prazo inicialmente previsto.

(239) A Comissão tomará em consideração três análises incrementais para avaliar a rendibilidade de todos os quatro acordos celebrados entre o aeroporto e a Ryanair/AMS:

a) Uma análise incremental do acordo sobre serviços aeroportuários e do acordo sobre serviços de *marketing*, ambos celebrados em 2003 por um período de dez anos.

b) Uma análise incremental para a apreciação conjunta do acordo sobre serviços aeroportuários de 2003, do acordo sobre serviços de *marketing* de 2003 e do acordo sobre serviços de *marketing* de 2008: o acordo de *marketing* de 2008 celebrado com a AMS introduziu pagamentos fixos de serviços de *marketing* enquanto o acordo de serviços de *marketing* de 2003 celebrado com a Ryanair ainda se encontrava em vigor.

c) Uma análise incremental para a apreciação conjunta do acordo sobre serviços aeroportuários de 2003, do acordo sobre serviços de *marketing* de 2003 e do acordo sobre serviços de *marketing* de 2010: o acordo de *marketing* de 2010 celebrado com a AMS substituiu o contrato de 2008 e introduziu um pagamento fixo de serviços de *marketing*; o acordo de serviços de *marketing* de 2003 celebrado com a Ryanair ainda se encontrava em vigor.

— Acordos sobre serviços aeroportuários e marketing de 2003

(240) Em primeiro lugar, a Comissão examinará se o acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003 com a Ryanair e o primeiro acordo de *marketing* assinado com a Ryanair em 7 de abril de 2003 contribuem progressivamente para a rendibilidade do aeroporto. Tal será efetuado por meio de uma análise *ex ante* que abrangerá o período 2003-2013, uma vez que ambos os acordos tinham uma duração prevista de dez anos.

([108]) Uma margem de lucro razoável é uma taxa «normal» de retorno do capital, ou seja, uma taxa de retorno que uma empresa média exigiria para um investimento de risco semelhante. O retorno é avaliado como uma taxa interna de rendibilidade («TIR») para os fluxos de caixa antecipados decorrentes do acordo com a companhia aérea.

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

([110]) Acórdão *Charleroi*, n.º 59.

(241) Para avaliar a contribuição de ambos os acordos da Ryanair para a rendibilidade do aeroporto, a Comissão determinará as receitas e os custos incrementais, que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poderia ter esperado com as informações à sua disposição quando deu início às atividades com a Ryanair em 2003. A Comissão baseará a sua avaliação nos dados apresentados pela Alemanha no quadro elaborado pelo aeroporto e apresentado na assembleia de acionistas de 22 de abril de 2003, que demonstram que o desenvolvimento de atividades com a Ryanair proporcionaria receitas anuais adicionais de […]* ([111]).

(242) Os custos incrementais incluem o seguinte:

a) Custos dos serviços de *marketing*,

b) Custos de investimento diretamente relacionados com os acordos da Ryanair,

c) Custos incrementais de exploração diretamente decorrentes dos acordos com a Ryanair.

(243) Os custos dos serviços de *marketing* encontram-se, conforme estipulado no acordo de *marketing* de 2003, refletidos na taxa líquida a pagar pela Ryanair por passageiro que parte.

(244) Relativamente aos custos de investimento incrementais, a Comissão salienta que a ampliação da pista constituía uma obrigação do AOC ao abrigo do acordo entre o aeroporto e a Ryanair. Embora a Alemanha alegue que a pista não foi ampliada na medida exigida pelo acordo com a Ryanair, a ampliação é confirmada pelos relatórios financeiros anuais da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH relativos a 2003 e 2004. Estes declaram que, no contexto do acordo de prestação de serviços com a Ryanair, tornou-se necessário ampliar a pista para que a Ryanair conseguisse operar no aeroporto. Portanto, a Comissão incluirá a ampliação da pista em 2003 e 2004. Uma vez que a Alemanha não apresentou qualquer previsão *ex ante* dos custos implicados, a Comissão considerará o montante global efetivo de 687 882 UER ([112]) pago por ambas as ampliações, sendo que a primeira foi concluída em 2003 e a segunda em 2004 ([113]). De acordo com a Alemanha, a pista não foi tão ampliada como exigido pela Ryanair, mas sim numa medida inferior. Este pressuposto é favorável à Ryanair.

(245) No que diz respeito aos custos incrementais de exploração diretamente relacionados com a Ryanair, a Comissão considerará o montante mensal de 12 137,50 euros apresentado pela Alemanha no seu quadro de 22 de abril de 2003, que ascende a 145 650 euros por ano. Este montante será atualizado por ano em conformidade com a inflação (2 % por ano).

(246) No que se refere às receitas incrementais esperadas desta nova atividade com a Ryanair, a Comissão tomará em consideração as seguintes receitas:

a) Receitas aeronáuticas: as receitas esperadas por passageiro que parte decorrentes da atividade da Ryanair devem ascender a […]* nos primeiros cinco anos e a […]* nos últimos cinco anos. Estes montantes são estipulados no acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003 como a taxa líquida por passageiro que parte incluindo todas as taxas a pagar pela Ryanair ao AOC por uma a quatro rotações ([114]). A Comissão considerará uma taxa média ponderada de […]* para o ano 2008 ([115]).

b) Receitas não aeronáuticas: A Alemanha não apresentou quaisquer informações relativas a dados *ex ante* provisórios sobre as receitas não aeronáuticas ([116]). A Comissão salienta que o aeroporto não tomou em consideração quaisquer receitas não aeronáuticas por passageiro nas suas previsões de 22 de abril de 2003. A Alemanha apresentou à Comissão dados *ex post* sobre as receitas não aeronáuticas durante o período 2006--2011, tal como estabelecido no quadro 16. Na ausência de quaisquer informações *ex ante* relevantes, excecionalmente, a Comissão baseará a sua análise na média dos dados apresentados pela Alemanha, que ascende a 1,50-2,00 euros […]* por passageiro. Uma vez que esta média é calculada em relação ao período 2006-2011, a Comissão considerá-la-á um valor de referência para 2009. Será então aplicada uma taxa de inflação de 2 % a esta média. Estes 1,50-2,00 euros […]* em receitas não aeronáuticas dizem respeito aos passageiros que partem e que chegam.

([111]) Ver o considerando 99.
([112]) Ver quadro 3 no considerando 38.
([113]) Uma vez que a Comissão não recebeu a repartição entre 2003 e 2004, partirá do princípio de que foi paga metade da contribuição de recursos próprios (187 882 euros) por ano.
([114]) Em 2003, acordou-se uma única rotação entre Londres-Stansted e Altenburg.
([115]) O acordo prevê […]* para os primeiros cinco anos, com a data de termo de 30 de abril de 2008. Após essa data, a taxa passa a ser […]* para o período entre 1 de maio de 2008 e 30 de abril de 2013. Uma média ponderada dá […]* para todo o ano de 2008.
([116]) Não obstante vários pedidos da Comissão, a Alemanha não apresentou quaisquer dados relativos às receitas não aeronáuticas *ex ante* e remete para o quadro 13 — ver considerando 99.

Quadro 16

Receitas não aeronáuticas ex post [1]

(em euros)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Receitas não aeronáuticas	30 000-40 000 […]*	80 000-90 000 […]*	280 000-290 000 […]*	290 000-300 000 […]*	330 000-340 000 […]*	25 000-30 000 […]*
Número de passageiros	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Receitas não aeronáuticas por passageiro	0,10-0,50 […]*	0,30-0,80 […]*	1,80-2,20 […]*	2,00-2,20 […]*	2,50-3,00 […]*	1,50-2,00 […]*

[1] Dados fornecidos pela Alemanha. O número de passageiros corresponde aos dados constantes do quadro 1.

(247) A Comissão presumirá um número de passageiros de acordo com o que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH deveria ter esperado em 2003. Em 2003, foi acordado um voo diário de Altenburg-Nobitz para Londres. Tomando em consideração uma taxa de ocupação de 80 %, que constitui uma abordagem mais otimista do que a utilizada pelo aeroporto nas suas projeções de abril de 2003 (70 %), os passageiros diários ascendem a 118 ([117]), o que proporciona um número anual adicional de passageiros relacionados com a Ryanair de 43 216 ([118]).

(248) A Alemanha não apresentou qualquer taxa de atualização ou custos de capital médios ponderados para o aeroporto. Portanto, com base na sua comunicação sobre o método de fixação das taxas de referência de 2008 ([119]) que refere uma taxa de referência de 4,80 % para a Alemanha, a Comissão tomará em consideração uma taxa de atualização de 4,8 % para o período entre 1 de janeiro de 2003 e 31 de julho de 2003.

(249) O quadro 17 apresenta o plano de negócios incremental resultante, que incorpora todos os pressupostos descritos. Tal plano deveria ter sido tomado em consideração pela Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH antes de dar início ao desenvolvimento de atividades com a Ryanair, para garantir que os acordos com a Ryanair contribuem progressivamente para a rendibilidade do aeroporto. O valor atual líquido (doravante «VAL») dos fluxos de caixa é positivo. Isto prova que o acordo de prestação de serviços com a Ryanair, em conjunto com o primeiro acordo de *marketing* de 2003, teria sido rentável para o aeroporto de uma perspetiva *ex ante*.

([117]) A Alemanha regista uma capacidade de voo de 148 passageiros no seu quadro de 22 de abril de 2003.
([118]) A Comissão baseará todos os cálculos num número normalizado de 365 dias por ano.
([119]) Comunicação da Comissão sobre a revisão do método de fixação das taxas de referência e de atualização (JO C 14 de 19.1.2008, p. 6). Quadro associado sobre taxas de referência/atualização e taxas de recuperação para os 15 Estados-Membros da UE (entre 1.8.1997 e 1.5.2004).

Quadro 17

Plano de negócios *ex ante* para os acordos sobre serviços aeroportuários e *marketing* de 2003

Ano	1/5/2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	30/4/2013
Número anual de passageiros que partem	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
RECEITAS ESPERADAS *(em euros)*											
Taxa líquida a pagar pela Ryanair por passageiro que parte	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Total das receitas aeronáuticas	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Receitas não aeronáuticas por passageiro	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Total das receitas não aeronáuticas	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Receitas anuais totais	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TAXAS ESPERADAS *(em euros)*											
Taxas de exploração mensais	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Taxas de exploração anuais	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
Custos de investimento: Alargamento da pista	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxas anuais totais	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
RESULTADO ANUAL LÍQUIDO *(em euros)*	– 302 213	– 120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168 073	55 848

Taxa de atualização	4,8 %	**VAL *(em euros)***	**637 143**

— Acordos sobre serviços aeroportuários e marketing de 2003 + o acordo de marketing de 28 de agosto de 2008

(250) A Comissão apreciará por meio de uma análise *ex ante* se o acordo de *marketing* celebrado com a AMS em 28 de agosto de 2008, em conjunto com o acordo sobre serviços aeroportuários e o acordo de *marketing* de 2003, contribui progressivamente para a rendibilidade do aeroporto. Deste modo, a Comissão determinará custos e receitas incrementais que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poderia ter esperado deste novo acordo com as informações à sua disposição em 2008. Uma vez que a duração do contrato de 2008 era de dois anos, a análise será efetuada a respeito de dois anos ([120]).

(251) Os custos incrementais incluem o seguinte:

a) Custos dos serviços de *marketing*,

b) Custos incrementais de exploração diretamente decorrentes dos acordos da Ryanair.

(252) Os custos dos serviços de *marketing* encontram-se, segundo o acordo de *marketing* de 2003, refletidos na taxa líquida de […]* a pagar pela Ryanair por passageiro que parte ([121]). Além disso, o segundo acordo de *marketing* de 2008 introduziu um montante fixo de […] euros* para 2008 e de […] euros* para 2009 a pagar pelo aeroporto à AMS.

(253) No que diz respeito aos custos incrementais de exploração diretamente relacionados com a Ryanair, a Comissão considerará o montante mensal de 12 137,50 euros inicialmente apresentado pela Alemanha no seu quadro de abril de 2003, que passa a ser 13 401 euros em 2008 tendo em conta uma taxa de inflação anual de 2 %. Este montante será posteriormente atualizado todos os anos de acordo com a inflação (2 % por ano).

(254) Para avaliar as receitas incrementais, a Comissão tomará em consideração as seguintes receitas:

a) Receitas aeronáuticas: as receitas esperadas por passageiro que parte decorrentes da atividade da Ryanair devem ascender a […]* durante o período em questão, segundo o acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003, o que representa a taxa líquida por passageiro que parte incluindo todas as taxas a pagar pela Ryanair ao AOC por uma a quatro rotações ([122]).

b) Receitas não aeronáuticas: tal como explicado no considerando 246, alínea b), na ausência de quaisquer informações *ex ante* relevantes, a Comissão basear-se-á a título excecional nos dados *ex post* e a média de 1,50 — 2,00 euros […]* parece adequada para 2009. Este valor será corrigido com base numa taxa de inflação de 2 %. Estas receitas não aeronáuticas são aplicáveis aos passageiros que partem e que chegam.

(255) A Comissão presumirá um número de passageiros com base no número que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH deveria ter esperado em 2008. O acordo sobre serviços de *marketing* de 2008 menciona entre os seus objetos as rotas entre o AOC e Londres com um serviço quatro vezes por semana durante o inverno e um serviço diário durante o verão, bem como uma ligação para Girona com um serviço três vezes por semana apenas durante o verão ([123]). Tomando em consideração uma taxa de ocupação de 80 % numa aeronave com 189 lugares ([124]), a Comissão calcula um número anual esperado de 45 333 passageiros relativamente aos voos para Londres e 13 797 passageiros no que se refere aos voos para Girona.

(256) A Alemanha não apresentou qualquer taxa de atualização ou custos de capital médios ponderados para o aeroporto. Deste modo, a Comissão considerará uma taxa de atualização de 5,59 %, com base na sua comunicação sobre o método de fixação das taxas de referência de 2008 ([125]), que atribui uma taxa de base de 4,59 % à Alemanha para o período entre 1 de julho de 2008 e 31 de agosto de 2008, à qual foram acrescentados 100 pontos de base.

([120]) Outra opção teria sido a realização da análise no prazo 28 de agosto de 2008-27 de agosto de 2010, a duração real do contrato: dado que todos os pressupostos permanecem iguais, a Comissão opta por executar a análise relativamente a dois anos sem especificações adicionais. Isto simplifica a análise e apresenta o mesmo resultado.

([121]) Na data da assinatura do segundo acordo de *marketing* (28 de agosto de 2008), a taxa líquida por passageiro que parte a pagar pela Ryanair ao AOC era de […] euros*, uma vez que o número de rotações não era superior a quatro.

([122]) Em 2003, acordou-se uma única rotação entre Londres-Stansted e Altenburg.

([123]) Tal como indicado na nota de rodapé 48, a época de verão IATA engloba um período de sete meses e o inverno é constituído por cinco meses.

([124]) Capacidade de voo referida no acordo de *marketing* de 2008.

([125]) Comunicação da Comissão sobre a revisão do método de fixação das taxas de referência e de atualização (JO C 14 de 19.1.2008, p. 6). Quadro associado sobre as taxas de base para os 27 Estados-Membros (entre 1.7.2008 e 30.6.2013).

(257) O quadro 18 apresenta o plano de negócios incremental resultante, que inclui todos os pressupostos descritos. Tal plano deveria ter sido tomado em consideração pela Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH antes da assinatura do seu acordo de *marketing* com a AMS em 2008, para determinar se este acordo contribuía progressivamente para a rendibilidade do aeroporto. O valor atual líquido dos fluxos de caixa é positivo. Isto prova que este segundo acordo de *marketing*, em conjunto com o acordo sobre serviços aeroportuários e o acordo de *marketing* de 2003, teria sido rentável para o aeroporto de uma perspetiva *ex ante*.

Quadro 18

Plano de negócios *ex ante* para os acordos sobre serviços aeroportuários e *marketing* de 2003 + o acordo de *marketing* de 28 de agosto de 2008

	Ano 1	Ano 2
Número anual de passageiros que partem	59 130	59 130
RECEITAS ESPERADAS *(em euros)*		
Taxa líquida a pagar pela Ryanair por passageiro que parte	[…]*	[…]*
Total das receitas aeronáuticas	[…]*	[…]*
Receitas não aeronáuticas por passageiro	[…]*	[…]*
Total das receitas não aeronáuticas	[…]*	[…]*
Receitas anuais totais	[…]*	[…]*
TAXAS ESPERADAS *(em euros)*		
Taxas de *marketing* fixas	[…]*	[…]*
Taxas de exploração mensais	13 401	13 669
Taxas de exploração anuais	160 812	164 028
Taxas anuais totais	[…]*	[…]*
RESULTADO ANUAL LÍQUIDO *(em euros)*	141 938	42 455
Taxa de atualização	5,59 %	
Valor Atual Líquido*(em euros)*	**182 146**	

— Acordos sobre serviços aeroportuários e marketing de 2003 + o acordo de marketing de 25 de janeiro de 2010

(258) A Comissão apreciará por meio de uma análise *ex ante* se o acordo de *marketing* celebrado com a AMS em 25 de janeiro de 2010, em conjunto com o acordo sobre serviços aeroportuários e o acordo de *marketing* de 2003, contribui progressivamente para a rendibilidade do aeroporto. Deste modo, a Comissão determinará custos e receitas incrementais que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH poderia ter esperado deste novo acordo com as informações à sua disposição em 2010.

(259) A duração do contrato de 2010 é de um ano (tem início em 25 de janeiro de 2010 e termina um ano após o início da primeira ligação aérea, com início previsto para a época de verão de 2010). Contudo, os serviços prestados pela Ryanair cobrem um período de sete meses (época de verão IATA). Portanto, a Comissão realizará a sua análise incremental com base num período de sete meses.

(260) Os custos incrementais incluem o seguinte:

a) Custos dos serviços de *marketing*,

b) Custos incrementais de exploração diretamente decorrentes dos acordos com a Ryanair.

(261) Os custos dos serviços de *marketing* encontram-se, em conformidade com o acordo de *marketing* de 2003, refletidos na taxa líquida de […]* a pagar pela Ryanair por passageiro que parte ([126]). Além disso, o terceiro acordo de *marketing* de 2010 introduziu um montante fixo de […] euros* para 2010 a pagar pelo aeroporto à AMS.

(262) No que diz respeito aos custos incrementais de exploração diretamente relacionados com a Ryanair, a Comissão considerará o montante mensal de 12 137,50 euros inicialmente apresentado pela Alemanha no seu quadro de abril de 2003, que passa a ser 13 942 euros em 2010 tomando em consideração uma taxa de inflação anual de 2 %.

(263) Para avaliar as receitas incrementais, a Comissão tomará em consideração as seguintes receitas:

a) Receitas aeronáuticas: as receitas esperadas por passageiro que parte decorrentes da atividade da Ryanair devem ascender a […]* durante o período em questão, segundo o acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003, o que representa a taxa líquida por passageiro que parte incluindo todas as taxas a pagar pela Ryanair ao AOC por uma a quatro rotações ([127]).

b) Receitas não aeronáuticas: tal como explicado no considerando 246, alínea b), na ausência de quaisquer informações *ex ante* relevantes, a Comissão baseará a título excecional a sua análise nos dados *ex post* apresentados pela Alemanha no quadro 16. A Comissão presumirá que, em janeiro de 2010, quando o terceiro acordo de *marketing* foi assinado, o aeroporto, ao determinar as receitas não aeronáuticas prováveis, teria de tomar em consideração as suas receitas efetivas nos anos anteriores, que tinham aumentado significativamente em relação a 2006 e 2007. Consequentemente, afigura-se provável que, em 2010, o aeroporto teria baseado as suas previsões em termos de receitas não aeronáuticas nos dois anos anteriores, o que resultaria numa média de 1,80–2,30 euros […]* por passageiro para 2008 e 2009. Estas receitas não aeronáuticas são aplicáveis aos passageiros que partem e que chegam.

(264) A Comissão presumirá um número de passageiros com base no número que a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH deveria ter esperado da assinatura do acordo sobre serviços de *marketing* de 2010. O acordo menciona entre os seus objetos rotas de verão entre o AOC e Londres numa base diária com início no verão de 2010, com Girona três vezes por semana e Alicante duas vezes por semana. Tomando em consideração uma taxa de ocupação de 80 % para uma aeronave com 189 lugares ([128]), a Comissão calcula o número de passageiros para este período de voo de sete meses como 32 193 relativamente aos voos para Londres, 13 797 no que se refere aos voos para Barcelona e 9 198 no que diz respeito aos voos para Alicante.

(265) O quadro 19 apresenta o plano de negócios incremental resultante, incluindo todos os pressupostos descritos, que deveria ter sido tomado em consideração pela Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH antes da assinatura do seu acordo de *marketing* com a AMS em 2010, para determinar se este acordo contribuía progressivamente para a rendibilidade do aeroporto. O fluxo de caixa no período é negativo. Isto prova que este terceiro acordo de *marketing*, em conjunto com o acordo sobre serviços aeroportuários e o acordo de *marketing* de 2003, não era rentável para o aeroporto numa perspetiva *ex ante*.

([126]) Na data da assinatura do terceiro acordo de *marketing* (25 de janeiro de 2010), a taxa líquida por passageiro que parte a pagar pela Ryanair ao AOC era de […]*, uma vez que o número de rotações não era superior a quatro.
([127]) Em 2003, acordou-se uma única rotação entre Londres-Stansted e Altenburg.
([128]) Capacidade de voo referida no acordo de *marketing* de 2010.

Quadro 19

Plano de negócios *ex ante* para os acordos sobre serviços aeroportuários e *marketing* de 2003 + o acordo de *marketing* de 25 de janeiro de 2010

	Época de verão de 2010
Número de passageiros que partem	55 188
RECEITAS ESPERADAS *(em euros)*	
Taxa líquida a pagar pela Ryanair por passageiro que parte	[…]*
Total das receitas aeronáuticas	[…]*
Receitas não aeronáuticas por passageiro	[…]*
Total das receitas não aeronáuticas	[…]*
Receitas totais	[…]*
TAXAS ESPERADAS *(em euros)*	
Taxas de *marketing* fixas	[…]*
Taxas de exploração mensais	13 943
Total das taxas de exploração	97 601
Encargos totais	[…]*
RESULTADO LÍQUIDO *(em euros)*	**– 318 569**

(266) Consequentemente, em 2010, o aeroporto pagou à Ryanair/AMS […] euros* por sete meses de serviços aéreos que lhe proporcionaram […]* em receitas aeronáuticas e […] euros* em receitas não aeronáuticas. Neste momento e desde 2003, a data em que deu início ao desenvolvimento de atividades com a Ryanair, o aeroporto nunca tinha sido rentável, mesmo a nível operacional sem contribuições públicas.

— Conclusão

(267) Em suma, a Comissão considera por um lado que as condições oferecidas à Ryanair/AMS no âmbito da combinação do acordo sobre serviços aeroportuários celebrado em 3 de março de 2003 e dos acordos de *marketing* celebrados em 7 de abril de 2003 e em 28 de agosto de 2008 entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair/AMS são conformes com o mercado. Portanto, a Comissão considera que a Ryanair/AMS não beneficiou de uma vantagem económica seletiva através desta combinação de acordos.

(268) Por outro lado, a Comissão considera que as condições oferecidas à Ryanair/AMS no âmbito da combinação do acordo sobre serviços aeroportuários celebrado em 3 de março de 2003 e dos acordos de *marketing* celebrados em 7 de abril de 2003 e em 25 de janeiro de 2010 entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair/AMS não são conformes com o mercado. Portanto, a Comissão considera que a Ryanair/AMS beneficiou de uma vantagem económica seletiva através desta combinação de acordos.

Seletividade

(269) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, uma medida é considerada um auxílio estatal quando favorece «certas empresas ou certas produções». A Comissão salienta que os acordos sobre serviços aeroportuários e *marketing* foram celebrados apenas com a Ryanair e a sua filial de serviços de *marketing* detida a 100 %, a AMS.

(270) Embora outras companhias aéreas (Eurowings e Air Berlin) voassem a partir de Altenburg no período 2000--2002, não beneficiaram de tais acordos de *marketing*. A Alemanha alega que as condições do acordo de prestação de serviços com a Ryanair foram elaboradas em conformidade com a tabela de taxas aeroportuárias em vigor à data e aplicável a todas as potenciais companhias aéreas. Todavia, a Comissão considera que é a conjugação deste acordo específico de prestação de serviços com os subsequentes acordos de *marketing* que conferiu uma vantagem à Ryanair. Assim, todos estes acordos constituem medidas seletivas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Distorção da concorrência e efeitos nas trocas comerciais

(271) Quando um auxílio concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa relativamente às demais empresas concorrentes a nível das trocas comerciais intra-UE, deve presumir-se que tais trocas comerciais foram influenciadas por esse auxílio ([129]). Segundo jurisprudência constante ([130]), para que uma medida falseie a concorrência, basta que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência.

(272) Os acordos de prestação de serviços e *marketing* em questão contribuem para reduzir significativamente as taxas aeroportuárias a pagar pela Ryanair, o que reduz os custos normais de exploração de uma companhia aérea que beneficia de tal redução. Portanto, esta companhia aérea é capaz de reforçar a sua posição no mercado. Além disso, o setor do transporte aéreo é caracterizado por uma concorrência intensa entre os operadores de diferentes Estados-Membros, em especial desde a entrada em vigor da terceira fase da liberalização dos transportes aéreos («terceiro pacote»), em 1 de janeiro de 1993 ([131]). Decorre do que precede que as taxas reduzidas afetam as trocas comerciais entre Estados-Membros e falseiam ou ameaçam falsear a concorrência no setor do transporte aéreo.

(273) Portanto, os acordos de prestação de serviços e *marketing* celebrados com a Ryanair falseiam ou ameaçam falsear a concorrência e afetam as trocas comerciais entre Estados-Membros.

Conclusão

(274) A Comissão conclui que o acordo sobre serviços aeroportuários celebrado em 3 de março de 2003, em conjugação com os acordos de *marketing* celebrados entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair/AMS em 7 de abril de 2003 e em 28 de agosto de 2008 — concedidos após o acórdão no Processo *Aéroports de Paris* — não constitui auxílio estatal à Ryanair/AMS na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(275) A Comissão conclui que o acordo sobre serviços aeroportuários celebrado em 3 de março de 2003, em conjugação com os acordos de *marketing* celebrados entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair/AMS em 7 de abril de 2003 e em 25 de janeiro de 2010 — concedidos após o acórdão no Processo *Aéroports de Paris* — constitui auxílio estatal à Ryanair/AMS na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

8.2. COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO

8.2.1. **Medida 1: Financiamento das infraestruturas aeroportuárias no AOC**

(276) A Comissão tem de avaliar se o auxílio pode ser considerado compatível com o mercado interno. O artigo 107.º, n.º 3, do TFUE prevê determinadas derrogações à regra geral estabelecida no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE de que

([129]) Processo 730/79 *Philip Morris*, Col. 1980, p. I-2671, n.º 11.
([130]) Processo T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Comissão*, Col. 1998, p. II-717, n.º 46.
([131]) Ver Regulamentos (CEE) n.ºs 2407/92 (JO L 240 de 28.8.1992, p. 1), 2408/92 (JO L 240 de 28.8.1992, p. 8) e 2409/92 (JO L 240 de 28.8.1992, p. 15).

o auxílio estatal não é compatível com o mercado interno. O auxílio em questão só pode ser avaliado com base no artigo 107.º n.º 3, alínea c), do TFUE, que estabelece que: «os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum», podem ser considerados compatíveis com o mercado interno.

(277) Neste contexto, as Orientações relativas à aviação de 2014 proporcionam um quadro comum para apreciar se os auxílios aos aeroportos podem ser declarados compatíveis ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE. Tal como previsto no considerando 173 das Orientações relativas à aviação de 2014, a Comissão aplicará as regras em vigor à data em que o auxílio foi concedido para efeito de auxílio ao investimento ilegal concedido aos aeroportos. Assim, não aplicará os princípios fixados nas Orientações de 2014 no caso de auxílios ao investimento para aeroportos concedidos ilegalmente antes de 4 de abril de 2014, a data de adoção das presentes Orientações.

(278) O financiamento das infraestruturas do AOC foi concedido entre 2000 e 2011. Portanto, os princípios estabelecidos nas Orientações relativas à aviação de 2005 são aplicáveis à avaliação da compatibilidade do financiamento das infraestruturas concedido entre 2005 e 2011. No que diz respeito ao financiamento de infraestruturas concedido antes de 2005, não se encontravam em vigor critérios de compatibilidade específicos à data para avaliar a compatibilidade do auxílio ao investimento concedido aos aeroportos. Portanto, a Comissão deve avaliar estas medidas diretamente com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c) do TFUE, tomando em consideração a sua prática decisória nesta matéria. A prática da Comissão relativamente à avaliação da compatibilidade dos auxílios concedidos aos gestores aeroportuários foi consolidada nas Orientações relativas à aviação de 2005. Portanto, a Comissão avaliará a compatibilidade dos auxílios ao investimento concedidos à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH antes de 2005 com base nos critérios estabelecidos nas Orientações relativas à aviação de 2005.

(279) As Orientações relativas à aviação de 2005 proporcionam um quadro comum para apreciar se os auxílios ao investimento concedidos aos aeroportos podem ser declarados compatíveis ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE. De acordo com o ponto 61 das Orientações relativas à aviação de 2005, a Comissão tem de examinar se:

a) A construção e a exploração das infraestruturas correspondem a um objetivo de interesse geral claramente definido (desenvolvimento regional, acessibilidade, etc.);

b) A infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo fixado;

c) As perspetivas de utilização a médio prazo da infraestrutura são satisfatórias, nomeadamente em relação à utilização das infraestruturas existentes;

d) O acesso à infraestrutura está aberto a todos os potenciais utilizadores de forma equitativa e não discriminatória;

e) O desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado em medida contrária aos interesses da UE.

(280) Para além do requisito de satisfazer critérios de compatibilidade específicos estipulados nas Orientações relativas à aviação de 2005, os auxílios estatais concedidos aos aeroportos, tal como todas as restantes medidas de auxílio estatal, devem ter um efeito de incentivo. Devem ainda ser necessários e proporcionais ao objetivo legítimo visado para serem considerados auxílios compatíveis ([132]).

8.2.1.1. *A construção e exploração das infraestruturas cumprem um objetivo de interesse comum claramente definido (desenvolvimento regional, acessibilidade, etc.)*

(281) De acordo com a Alemanha e os estatutos do operador aeroportuário, o objetivo do último consiste em melhorar as infraestruturas relativas à economia para reforçar o poder económico da Turíngia Oriental e da Saxónia Ocidental.

(282) Através do financiamento dos principais desenvolvimentos a nível da infraestrutura do aeroporto durante o período em questão, o *Land* da Turíngia visava melhorar a acessibilidade da região e, desse modo, fomentar o desenvolvimento regional e a criação de novos empregos numa região estruturalmente debilitada, uma vez que boas ligações de transporte de passageiros e mercadorias são fundamentais para a competitividade da indústria e economia locais.

([132]) A jurisprudência estabelecida determinou que a Comissão pode declarar uma medida de auxílio compatível apenas se for necessária para atingir um objetivo legítimo (ver, por exemplo, Processo 730/79 Philip Morris; Processo C-390/06 Nuova Agricast; Processo T-162/06 Kronoply).

(283) Com efeito, em 2007, a Alemanha baseou a sua avaliação do financiamento das infraestruturas no estudo Klophaus, que indicava em especial que os efeitos diretos, indiretos, induzidos e catalisadores do AOC para a economia e a atratividade da região, nomeadamente no que se refere a empregos, são positivos e significativos. Um número crescente de passageiros permitiria que o AOC se tornasse um aeroporto regional que oferecia ao Altenburger Land a possibilidade de alterar o seu perfil internacional e, deste modo, melhorar as respetivas estruturas económicas e empresariais. De acordo com este estudo, o AOC teria proporcionado benefícios económicos globais significativos de interesse comum para toda a região da Alemanha Central.

(284) A este respeito, tal como indicado no quadro 1, o número de passageiros no aeroporto aumentou significativamente até aos anos 2007-2010: o aeroporto atraiu vários passageiros de chegada à região, o que é de especial importância para a economia da região. No início de 2000, e até aproximadamente 2007, as previsões de tráfego eram positivas e apoiavam a necessidade de desenvolvimentos infraestruturais adicionais. Além disso, o próprio aeroporto desempenhou um papel importante como entidade patronal e gerou indiretamente a criação de postos de trabalho induzidos na região ([133]).

(285) Os investimentos em infraestruturas em questão não constituíram uma duplicação de infraestruturas existentes. O aeroporto mais próximo do AOC é o aeroporto de Leipzig-Halle localizado a cerca de 85 km e a mais de uma hora de viagem do AOC. Além disso, o aeroporto de Leipzig-Halle é um aeroporto internacional e serve tanto Leipzig (Saxónia) como Halle (Saxónia-Anhalt). O AOC, enquanto aeroporto regional, serve a parte meridional do *Land* da Turíngia. Partindo de uma perspetiva empresarial, o aeroporto é relevante para as empresas sediadas na zona industrial circundante.

(286) Deste modo, a Comissão pode concluir que o financiamento da infraestrutura aeroportuária no AOC cumpriu um objetivo claramente definido de interesse comum.

8.2.1.2. *A infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo fixado*

(287) De acordo com os estatutos da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, o objetivo da empresa consiste em melhorar as infraestruturas relevantes em termos económicos para reforçar o poder económico da Turíngia Oriental e da Saxónia Ocidental. Durante o período 2000-2011, o aeroporto procedeu aos investimentos necessários em infraestruturas para cumprir os requisitos associados a este objetivo.

(288) No início do período em questão, foram necessários investimentos para adaptar a infraestrutura global às necessidades das companhias aéreas no que diz respeito à conversão do antigo aeródromo militar num aeroporto civil.

(289) Posteriormente, tal como a Alemanha alega, os investimentos em infraestruturas no AOC foram necessários para cumprir os requisitos em matéria de segurança e proteção do aeroporto tomando em consideração o número crescente de passageiros visados pelo acordo de prestação de serviços com a Ryanair. Os investimentos eram necessários para renovar e atualizar o aeroporto. As medidas de segurança e proteção foram levadas a cabo durante o período para adaptar o aeroporto ao aumento previsto de passageiros da Ryanair. Todos os estudos ([134]) realizados em 2007 para avaliar a viabilidade económica do aeroporto previram o aumento da atividade no AOC durante o período 2007-2015.

(290) As obras de reconstrução no terminal em 2009 foram concluídas para cumprir os requisitos em matéria de segurança e a assistência distinta a passageiros pertencentes e não pertencentes ao espaço Schengen. De acordo com a Alemanha, foram ponderadas alternativas a esta reconstrução, mas, dado o número mais elevado de passageiros e os custos elevados destas opções alternativas, procedeu-se à execução da solução a longo prazo que consistia na reconstrução do terminal.

(291) Uma vez que o operador aeroportuário não dispunha de fundos suficientes e a Alemanha afirma que os principais investimentos eram correspondentes a missões de serviço público, foi necessário financiamento público.

(292) A Comissão considera, por conseguinte, que os investimentos efetuados em infraestruturas eram necessários para adaptação ao número crescente de passageiros, bem como para o cumprimento dos requisitos atuais para as infraestruturas aeroportuárias modernas. O aeroporto só conseguia proporcionar a conetividade e o desenvolvimento da região com as infraestruturas construídas.

([133]) Ver considerando 96.
([134]) Ver nota 34.

(293) A necessidade e a proporcionalidade do auxílio ao investimento para o aeroporto de Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH decorrem, assim, da necessidade de cumprir os atuais requisitos de uma infraestrutura aeroportuária moderna. A Comissão conclui, por conseguinte, que os investimentos em infraestruturas em apreço foram necessários e proporcionais aos objetivos definidos.

8.2.1.3. *As perspetivas de utilização a médio prazo da infraestrutura são satisfatórias, nomeadamente em relação à utilização das infraestruturas existentes*

(294) As perspetivas de utilização a médio-prazo das infraestruturas existentes eram satisfatórias, pelo menos até 2009. O conselho de administração da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH já tinha previsto um montante global esperado de aproximadamente 20 milhões de euros em investimentos em infraestruturas para todo o período 2000-2010. O número anual de passageiros continuou a crescer até aos anos de pico de 2008-2009.

(295) Após um período de crescimento significativo, o tráfego aéreo na Alemanha e na Europa foi negativamente afetado pela crise económica e financeira em 2009, que se traduziu numa diminuição de 4,6 % no tráfego aéreo de passageiros na Alemanha em 2009, que foi assim um dos piores anos para o tráfego aéreo. Todavia, a tendência geral de crescimento no domínio do transporte aéreo não foi suspensa, tendo sofrido apenas um abrandamento. Desde junho de 2010, as taxas de crescimento mensais do tráfego aéreo de passageiros na Alemanha aumentaram novamente e encontravam-se 7 % acima das taxas de crescimento mensais registadas no ano anterior. De acordo com as previsões, a partir de 2009 a Alemanha beneficiou de um forte crescimento económico de aproximadamente 3 % por ano. O crescimento no mercado do tráfego aéreo é habitualmente superior ao crescimento económico geral ([135]).

(296) Os três estudos realizados em 2007 ([136]) previram que o operador do aeroporto melhoraria os seus resultados anuais e atingiria um rendimento de exploração quase equilibrado até 2015, acompanhado do reforço da zona industrial circundante. Isto foi confirmado pelo projeto de plano de negócios elaborado para o período 2007--2015. A Alemanha baseou o seu raciocínio na rendibilidade do tráfego das transportadoras de baixo custo e no possível cenário no qual o AOC poderia atingir 500 000 passageiros até 2015.

(297) Portanto, segundo as informações apresentadas pela Alemanha, as infraestruturas em questões teriam satisfeito a procura a médio prazo em termos de companhias aéreas e passageiros e oferecido boas perspetivas de utilização.

8.2.1.4. *Todos os potenciais utilizadores da infraestrutura têm acesso à mesma de forma equitativa e não discriminatória*

(298) A Alemanha confirma que, não obstante o facto de que a Ryanair era a única companhia aérea a operar a partir do AOC nos anos 2003-2011, a infraestrutura encontrava-se potencialmente aberta todos os potenciais utilizadores sem qualquer discriminação injustificada em termos comerciais.

8.2.1.5. *O desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado em medida contrária aos interesses da UE*

(299) De acordo com o ponto 39 das Orientações relativas à aviação de 2005, a categoria do aeroporto constitui uma indicação sobre em que medida os aeroportos estão em concorrência entre si e, portanto, igualmente em que medida um financiamento público concedido a um aeroporto é suscetível de falsear a concorrência. As Orientações relativas à aviação de 2005 estabelecem que o financiamento público concedido aos pequenos aeroportos regionais (categoria D) é pouco suscetível de falsear a concorrência ou afetar as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum. Contudo, isto não pode ser considerado uma implicação ou declaração de que as distorções da concorrência e os efeitos sobre as trocas comerciais estão excluídos.

(300) O AOC sempre serviu menos de 150 000 passageiros por ano durante o período em questão, pelo que é considerado um pequeno aeroporto regional (categoria D) de acordo com as Orientações relativas à aviação de 2005.

([135]) Posição atualizada sobre a previsão da procura do aeroporto de KasselCalden [Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen KasselCalden], Intraplan Consult GmbH, 12 de março de 2012, p. 8.
([136]) Ver nota 34.

(301) O AOC é um aeroporto típico orientado para a região, que se reflete pelo facto de um número significativo de passageiros que o utilizam serem provenientes do *Land* da Turíngia. Com base numa zona de influência de cerca de 100 km e num tempo de viagem de 60 minutos, é possível partir do princípio de que o aeroporto mais próximo, o aeroporto de Leipzig-Halle (85 km e cerca de 1h 10m de tempo de viagem a partir do AOC), se encontra no limite exterior da mesma zona de influência. O aeroporto de Leipzig-Halle é um aeroporto internacional e serve tanto Leipzig (Saxónia) como Halle (Saxónia-Anhalt). O AOC, enquanto aeroporto regional, serve a parte meridional do *Land* da Turíngia.

(302) Para além da sua distância geográfica, ambos os aeroportos seguem modelos de negócio significativamente distintos e visam diferentes tipos de passageiros. O aeroporto de Leipzig-Halle é um aeroporto bem estabelecido e dispõe de uma infraestrutura mais sofisticada que proporciona maior conforto aos passageiros. Oferece voos internacionais e nacionais, vários destinos de férias e transporte aéreo de mercadorias. O AOC dispõe de uma infraestrutura de relativo baixo conforto e o seu modelo de negócio baseava-se nas transportadoras de baixo custo.

(303) Tendo em conta o que precede, a Comissão pode, por conseguinte, concluir que o auxílio ao investimento concedido à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH não falseia a concorrência nem afeta as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum.

8.2.1.6. *O auxílio tem um efeito de incentivo e é necessário e proporcional*

(304) O auxílio ao financiamento das infraestruturas concedido pela Alemanha à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH deve ter um efeito de incentivo e deve ser necessário e proporcionado em relação ao objetivo legítimo prosseguido.

(305) A Comissão deve determinar se o auxílio estatal concedido à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH alterou o comportamento da empresa beneficiária de forma a que esta se lance em atividades que contribuam para a consecução de um objetivo de interesse geral que i) não teria realizado na ausência do auxílio, ou ii) teria realizado de uma forma mais limitada ou diferente. Além disso, o auxílio apenas é considerado proporcional se o mesmo resultado não puder ser alcançado com menores níveis de auxílios e de distorção. Tal significa que o montante e a intensidade de auxílio devem ser limitados ao mínimo necessário para a realização da atividade objeto do auxílio.

(306) Segundo as informações apresentadas pela Alemanha, os investimentos em infraestruturas necessários para atingir o padrão de um aeroporto operacional aberto a voos comerciais não poderiam ter sido realizados sem os auxílios. O aeroporto foi deficitário durante a maior parte do período em questão. A Alemanha sempre considerou que um aeroporto regional deste tipo não conseguiria funcionar sem financiamento público. Nomeadamente, sem os auxílios, o aeroporto não teria conseguido dar resposta aos níveis de serviço previstos por parte das companhias aéreas e dos passageiros e o nível de atividade económica do aeroporto teria diminuído.

(307) Portanto, é possível concluir que a medida de auxílio em questão teve um efeito de incentivo, uma vez que permitiu ao beneficiário realizar os investimentos necessários.

(308) No que diz respeito à avaliação da proporcionalidade do auxílio, é possível considerar que a intensidade do auxílio ao projeto foi limitada aos investimentos necessários para converter o antigo aeroporto militar num aeroporto civil, aberto a todas as potenciais companhias aéreas. Além disso, o processo de financiamento dos investimentos na Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH foi organizado de modo a evitar qualquer sobrecompensação: no final de cada ano era aprovado um plano de negócios para o ano seguinte que era subsequentemente revisto durante o decurso do ano para o adaptar à realidade da empresa ([137]). O aeroporto teria de reembolsar os financiadores públicos em caso do financiamento em excesso de um projeto. Uma vez que o montante de auxílio se limitava ao mínimo necessário para que a atividade objeto de auxílio decorresse, o auxílio ao investimento em questão pode, por conseguinte, ser considerado necessário e proporcionado em relação ao objetivo legítimo.

8.2.1.7. *Conclusão*

(309) Tendo em conta a avaliação *supra*, a Comissão conclui que o auxílio ao investimento concedido à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH é compatível com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, uma vez que cumpre as condições de compatibilidade estipuladas no ponto 61 das Orientações relativas à aviação de 2005. Portanto, a medida é compatível com o mercado interno.

([137]) A Alemanha apresentou planos de negócios anuais («Wirtschaftsplan») para o período 2000-2005 com os correspondentes planos de negócios alterados («Nachtrag zum Wirtschaftsplan»).

8.2.2. **Medida 2: Financiamento das perdas de exploração da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH nos anos 2000-2011**

(310) De acordo com as Orientações relativas à aviação de 2014, a Comissão considera que as disposições da sua comunicação sobre a determinação das regras aplicáveis à apreciação dos auxílios estatais concedidos ilegalmente não devem ser aplicáveis a casos pendentes relativos a auxílios ao funcionamento para aeroportos concedidos ilegalmente antes de 4 de abril de 2014. Em vez disso, a Comissão aplicará os princípios estabelecidos nas presentes Orientações a todos os casos relativos a auxílios ao funcionamento (notificações pendentes e auxílios ilegais não notificados) concedidos a aeroportos mesmo se o auxílio tiver sido concedido antes de 4 de abril de 2014 e do início do período de transição ([138]).

(311) As Orientações relativas à aviação de 2014 estabelecem condições segundo as quais os auxílios ao funcionamento concedidos aos aeroportos podem ser declarados compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE ([139]). Segundo o ponto 137 das Orientações relativas à aviação de 2014 ([140]), para que os auxílios ao funcionamento concedidos antes da publicação destas orientações sejam considerados compatíveis com o mercado interno, é necessário que cumpram as seguintes condições cumulativas:

a) A medida deve contribuir para um objetivo bem definido de interesse comum;

b) Deve haver necessidade de intervenção do Estado;

c) A medida de auxílio deve ser um instrumento político adequado para atingir o objetivo de interesse comum;

d) Deve haver um efeito de incentivo;

e) O auxílio deverá ser restringido ao mínimo necessário; e

f) Devem evitar-se efeitos negativos indesejados na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros.

8.2.2.1. *Contribuição para um objetivo de interesse comum bem definido*

(312) Segundo a secção 5.1.2., alínea a) das Orientações relativas à aviação de 2014, para que os aeroportos tenham tempo de se adaptarem a novas realidades do mercado e para evitar quaisquer perturbações do tráfego aéreo e da conectividade das regiões, considera-se que o auxílio ao funcionamento concedido aos aeroportos contribui para a consecução de um objetivo de interesse comum se: i) aumentar a mobilidade dos cidadãos da União Europeia e a conectividade das regiões estabelecendo pontos de acesso para voos intra-União Europeia; ou ii) combater o congestionamento do tráfego aéreo nos principais aeroportos da União Europeia que funcionam como plataformas de correspondência; ou iii) facilitar o desenvolvimento regional.

(313) Segundo as autoridades alemãs, o financiamento das perdas de exploração da Flugplatz Altenburg-Nobitz foi necessário para a continuação das operações no aeroporto, com vista a cumprir o objetivo da empresa, tal como indicado nos seus estatutos, que consiste em melhorar a infraestruturas relevantes em termos económicos com vista ao reforço do poder económico da Turíngia Oriental e da Saxónia Ocidental.

(314) Uma vez que, para promover o desenvolvimento regional na Alemanha Central, são necessários bons pontos de acesso, verificava-se uma necessidade fundamental de manter o funcionamento do aeroporto. A exploração do aeroporto serviu o desenvolvimento regional e a criação de postos de trabalho. Portanto, os auxílios ao funcionamento concedidos visavam claramente facilitar o desenvolvimento regional.

8.2.2.2. *Necessidade de intervenção do Estado*

(315) Nos termos da secção 5.1.2., alínea b), das Orientações relativas à aviação de 2014, a fim de apreciar se o auxílio estatal é eficaz para atingir o objetivo de interesse comum, é necessário identificar o problema a resolver. A este respeito, qualquer auxílio estatal a um aeroporto deve visar uma situação em que o auxílio pode proporcionar uma melhoria significativa que o próprio mercado não consegue produzir.

([138]) Ponto 172 das Orientações relativas à aviação de 2014.
([139]) Comunicação da Comissão — Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3), ponto 104.
([140]) Comunicação da Comissão — Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3), ponto 137.

(316) A Alemanha alega que a intervenção do Estado foi necessária porque o aeroporto tinha dificuldade em garantir o financiamento das suas operações por si só. Os relatórios financeiros da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH afirmam muitas vezes que a situação financeira do aeroporto se encontrava estreitamente relacionada com as contribuições dos acionistas e outras contribuições públicas. A própria existência da empresa seria colocada em risco sem as injeções de capitais públicos ([141]).

(317) A concessão de auxílios ao funcionamento forneceu ao aeroporto os recursos necessários para garantir as suas operações e ajustar o seu modelo de negócio aos requisitos das transportadoras de baixo custo.

(318) A Comissão reconhece que o AOC é um pequeno aeroporto regional com menos de 150 000 passageiros por ano que, em condições normais de mercado, não conseguiria cobrir na íntegra os próprios custos de funcionamento. Portanto, houve necessidade de intervenção do Estado.

8.2.2.3. *Adequação da medida de auxílio*

(319) Nos termos da secção 5.1.2., alínea c), das Orientações relativas à aviação de 2014, qualquer medida de auxílio concedida a um aeroporto deve constituir um instrumento político adequado para atingir o objetivo de interesse comum. Portanto, o Estado-Membro deve demonstrar que nenhum outro instrumento político ou instrumento de auxílio que menos distorça a concorrência poderia possibilitar a consecução do mesmo objetivo.

(320) De acordo com a Alemanha, a medida de auxílio em questão é adequada para a consecução do objetivo de interesse comum prosseguido que não teria sido atingido através de outros instrumentos políticos que menos distorcem a concorrência.

(321) O montante do auxílio visava cobrir o défice de financiamento esperado dos custos de exploração calculados para o ano seguinte.

(322) Tomando em consideração o que precede, a Comissão considera que a medida em questão foi adequada para atingir o objetivo de interesse comum prosseguido.

8.2.2.4. *Existência de um efeito de incentivo*

(323) Nos termos da secção 5.1.2., alínea d), das Orientações relativas à aviação de 2014, existe um efeito de incentivo em relação ao auxílio ao funcionamento se for provável que, na ausência do auxílio ao funcionamento, o nível de atividade económica do aeroporto fosse significativamente reduzido. É necessário que esta avaliação tome em consideração a presença de auxílios ao investimento e o nível de tráfego no aeroporto.

(324) Os relatórios financeiros da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sublinham que a existência da empresa seria colocada em risco sem as injeções de capitais públicos. Sem o auxílio ao funcionamento para cobrir as perdas do operador aeroportuário, o aeroporto acabaria por se tornar inviável devido às perdas de exploração não cobertas.

(325) Consequentemente, a Comissão considera que a medida de auxílio em questão teve um efeito de incentivo.

8.2.2.5. *Proporcionalidade do montante de auxílio (limitação do auxílio ao mínimo necessário)*

(326) De acordo com a secção 5.1.2., alínea e), das Orientações relativas à aviação de 2014, para ser proporcionado, o auxílio ao funcionamento concedido aos aeroportos deve ser limitado ao mínimo necessário para a realização da atividade objeto do auxílio.

(327) No caso em apreço, os acionistas públicos do operador aeroportuário estabeleceram o montante do auxílio ao funcionamento com base em planos de negócio anuais *ex ante* e limitaram-no às necessidades de financiamento do aeroporto.

(328) Os parâmetros destes planos de negócios foram atualizados durante o exercício em questão com os resultados atuais do aeroporto. Por exemplo, em 8 de novembro de 2002, o conselho de administração aprovou o plano de negócios para 2003 com base nos dados disponíveis em setembro de 2002. Subsequentemente, o plano de negócios foi atualizado em 24 de outubro de 2003 pelo conselho de administração, ao qual foi apresentado um plano de negócios atualizado com os dados disponíveis em outubro de 2003 ([142]).

([141]) Ver considerando 43.

([142]) A Alemanha apresentou à Comissão os planos de negócios («Wirtschaftsplan») para os anos 2000-2005 e os planos de negócios atualizados («Nachtrag zum Wirtschaftsplan») para os anos 2002-2005.

(329) Tomando em consideração o que precede, a Comissão observa que o auxílio ao funcionamento concedido durante este período permitiu ao operador aeroportuário ajustar o seu modelo de negócio aos seus novos requisitos operacionais relacionados com o acordo de prestação de serviços celebrado com a Ryanair, com um controlo permanente sobre o montante de financiamento necessário para cobrir as perdas. Deste modo, o montante do auxílio foi limitado às perdas de exploração esperadas.

(330) Além disso, a Alemanha alega que a conversão do aeroporto em vários projetos ([143]) a partir de 2010-2012 ajudou a reduzir o défice de financiamento global do aeroporto e, assim, as contribuições dos acionistas. O auxílio ao funcionamento foi controlado durante todo o período em apreço com vista à sua adaptação às necessidades reais do aeroporto.

(331) Deste modo, a Comissão considera que os auxílios ao funcionamento concedidos no caso em questão foram proporcionais e limitados ao mínimo necessário para a realização da atividade objeto de auxílio.

8.2.2.6. *Prevenção de efeitos negativos indesejados na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros*

(332) Nos termos da secção 5.1.2., alínea f), das Orientações relativas à aviação de 2014, ao apreciar a compatibilidade do auxílio ao funcionamento, serão tomadas em consideração as distorções da concorrência e os efeitos sobre as trocas comerciais. Um indício de potenciais distorções da concorrência ou efeitos sobre as trocas comerciais pode ser o facto de o aeroporto estar situado na mesma zona de influência que outro aeroporto com capacidade não utilizada.

(333) No caso em apreço, a Comissão observa que o aeroporto mais próximo é o aeroporto de Leipzig-Halle, que se encontra a 85 km e a 1h 10m de automóvel do AOC. Tal como mencionado nos considerandos 300 e 301, o modelo de negócio da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH visava desde o início posicionar o aeroporto como um aeroporto regional destinado a desenvolver a zona industrial circundante. Mesmo que o prognóstico de Klophaus de 2007 se tivesse realizado, o aeroporto teria atingido 500 000 passageiros até 2015, o que continuaria a não o colocar em posição de competir com um aeroporto com mais de dois milhões de passageiros como o aeroporto de Leipzig-Halle.

(334) Para limitar ainda mais os efeitos negativos sobre a concorrência e as trocas comerciais, a Alemanha sublinha que a infraestrutura do AOC se encontrava à disposição de todos os potenciais utilizadores e não se dedicava a um utilizador específico.

(335) Tomando em consideração o que precede, a Comissão considera que os efeitos negativos indevidos sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros são limitados ao mínimo necessário.

8.2.2.7. *Conclusão*

(336) Tomando em consideração o que precede, a Comissão conclui que o financiamento das perdas de exploração da Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH em 2000-2011 é compatível com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, e à luz das condições de compatibilidade estabelecidas na secção 5.1.2 das Orientações relativas à aviação de 2014.

8.2.3. **Medida 3: Taxas aeroportuárias e pagamentos efetuados à Ryanair no âmbito da conjugação do acordo sobre serviços aeroportuários de 2003, do acordo de marketing de 2003 e do acordo de marketing de 2010**

(337) A Alemanha alega que o contrato sobre serviços aeroportuários e os acordos sobre serviços de *marketing* não constituem auxílio estatal e, por isso, a Alemanha não apresenta qualquer base jurídica para a potencial compatibilidade com o mercado interno. Nestas circunstâncias, é possível concluir que o auxílio é incompatível com o mercado interno, uma vez que o ónus da prova da compatibilidade do auxílio com o mercado interno, em derrogação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE é assumido principalmente pelo Estado-Membro em causa, que deve demonstrar que as condições para tal derrogação são preenchidas. Além disso, a Comissão considera que o auxílio estatal em questão não pode ser considerado auxílio ao arranque compatível ao abrigo das regras relevantes.

([143]) Ver considerando 34.

8.2.3.1. *Quadro jurídico aplicável*

(338) No que diz respeito ao auxílio ao arranque, as Orientações relativas à aviação de 2014 afirmam que

> «A Comissão aplicará os princípios fixados nas presentes Orientações a todas as medidas de auxílio a empresas em fase de arranque notificadas relativamente às quais é convidada a tomar uma decisão a partir de 4 de abril de 2014, mesmo se as medidas tiverem sido notificadas antes dessa data. Em conformidade com a Comunicação da Comissão relativa à determinação das regras aplicáveis à apreciação dos auxílios estatais concedidos ilegalmente, a Comissão aplicará aos auxílios a empresas em fase de arranque para companhias aéreas concedidos ilegalmente as regras em vigor à data em que o auxílio foi concedido. Assim, a Comissão aplicará os princípios fixados nas presentes Orientações no caso de auxílios a empresas em fase de arranque destinados a companhias aéreas concedidos ilegalmente a partir de 4 de abril de 2014» ([144]).

(339) Por sua vez, as Orientações relativas à aviação de 2005 estipulam o seguinte

> «A Comissão analisará a compatibilidade dos […] auxílios ao arranque concedidos sem a sua autorização e, por isso mesmo, em infração do disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado [atual artigo 108.º, n.º 3, do Tratado], com base nas presentes orientações, caso o auxílio tenha começado a ser pago após a publicação destas no *Jornal Oficial da União Europeia*».

8.2.3.2. *Avaliação da compatibilidade do contrato celebrado em 25 de janeiro de 2010 em conjugação com o contrato sobre serviços aeroportuários celebrado em 3 de março de 2003 e o acordo de marketing celebrado em 7 de abril de 2003*

(340) O contrato com a AMS foi celebrado em 2010, após a publicação das Orientações relativas à aviação de 2005. O auxílio em questão foi concedido pelo acordo de *marketing* de 2010, cujos efeitos se sobrepõem aos dois acordos celebrados em 2003, que — analisados isoladamente — não constituem auxílio estatal. Consequentemente, a compatibilidade do auxílio deve ser examinada ao abrigo das Orientações relativas à aviação de 2005.

(341) Tomando em consideração que as condições de compatibilidade para o auxílio ao arranque consagradas no ponto 79 das Orientações relativas à aviação de 2005 são cumulativas, deve ser necessário demonstrar apenas que uma dessas condições não é cumprida para concluir que os auxílios às companhias aéreas não são compatíveis. Todavia, a Comissão apreciará vários critérios estabelecidos nas Orientações relativas à aviação de 2005 para avaliar a compatibilidade da medida de auxílio em questão.

(342) O ponto 79, alínea c), das Orientações relativas à aviação de 2005 especifica que, para ser compatível, o auxílio deve aplicável apenas à abertura de novas rotas ou novas frequências. O acordo de 2010 cobre a rota diária para Londres, que existia desde 2003 e a rota para Girona, que foi inaugurada em 2007. Apenas o itinerário para Alicante foi inaugurado em 2010. Portanto, este critério não é cumprido pela medida de auxílio em questão.

(343) O ponto 79, alínea d), das Orientações relativas à aviação de 2005 exige a viabilidade a longo termo e a degressividade da medida em questão: «a linha que é objeto de auxílio deve revelar-se viável a prazo, ou seja, cobrir no mínimo os custos respetivos, sem financiamento público. É por esta razão que os auxílios ao arranque devem ser degressivos e limitados no tempo». Não existem indícios de que as rotas em questão se tornariam rentáveis para a Ryanair sem o financiamento público ao abrigo dos acordos de *marketing*. Isto é confirmado pelo facto de a Ryanair ter abandonado as rotas após a cessação do financiamento público.

(344) O ponto 79, alínea e), das Orientações relativas à aviação de 2005 acrescenta o critério da compensação dos custos adicionais de arranque: «o montante do auxílio deve estar estritamente ligado aos custos adicionais de arranque que estão associados ao lançamento da nova rota ou frequência e que o operador aéreo não terá de suportar uma vez atingido o ritmo de funcionamento normal». O auxílio não parece estar relacionado com custos de arranque específicos. Os pagamentos de *marketing* efetuados à Ryanair continuaram ao longo de todo o período em que o aeroporto desenvolveu atividades com a companhia aérea. Portanto, este critério também não é cumprido.

(345) Por último, nos termos do ponto 79, alínea f), o montante do auxílio não pode exceder, anualmente, 50 % dos custos elegíveis respeitantes a esse ano. Não existem provas de que as despesas efetivas em *marketing* teriam ascendido ao dobro do montante do auxílio.

([144]) Orientações relativas à aviação de 2014, considerando 174.

8.2.3.3. *Conclusão*

(346) Em conclusão, não é possível considerar que os auxílios concedidos à Ryanair e à AMS constituem auxílio ao arranque compatível, uma vez que as condições de compatibilidade não são preenchidas. Os auxílios estatais concedidos à Ryanair e à AMS no âmbito da conjugação do acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003, do acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003 e do acordo de *marketing* de 25 de janeiro de 2010 constituem, portanto, um auxílio estatal ilegal e incompatível que deve ser recuperado.

9. **CONCLUSÃO**

9.1. MEDIDA 1: FINANCIAMENTO DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURAS NOS ANOS 2000-2011

(347) A Comissão considera que o auxílio concedido à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sob a forma de financiamento de investimentos em infraestruturas durante o período 2000-2011 é compatível com o mercado interno.

9.2. MEDIDA 2: FINANCIAMENTO DAS PERDAS DE EXPLORAÇÃO DA FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH NOS ANOS 2000-2011

(348) A Comissão considera que o auxílio concedido à Flugplatz Altenburg-Nobitz sob a forma de financiamento das perdas de exploração durante o período 2000-2011 é compatível com o mercado interno.

9.3. MEDIDA 3: ACORDOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E *MARKETING* DA RYANAIR

(349) A Comissão considera que a combinação do acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003, do acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003 e do acordo de *marketing* de 28 de agosto de 2008 não constitui um auxílio estatal à Ryanair/AMS.

(350) A Comissão considera que a Alemanha, através da combinação do acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003, do acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003 e do acordo de *marketing* de 25 de janeiro de 2010, concedeu auxílios ilegais à Ryanair e à AMS, a sua filial detida a 100 %, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

(351) Ao assinar o acordo em 2010 com a Ryanair e a AMS, a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH não conseguiria, de uma perspetiva *ex ante* cobrir todos os custos incrementais relacionados com as atividades da Ryanair no aeroporto. Foi conferida uma vantagem indevida à Ryanair/AMS sob a forma de um montante de auxílio que deve ser reembolsado à Alemanha.

Recuperação do auxílio concedido à Ryanair/AMS

(352) De acordo com o TFUE e com a jurisprudência consolidada do Tribunal de Justiça, a Comissão tem competência para decidir que o Estado-Membro em questão deve suprimir ou alterar um auxílio ([145]) quando verifica a incompatibilidade do mesmo com o mercado interno. O Tribunal tem considerado reiteradamente que a obrigação de um Estado suprimir os auxílios considerados incompatíveis com o mercado interno pela Comissão tem como objetivo restabelecer a situação anterior ([146]). O Tribunal de Justiça estabeleceu que tal objetivo é alcançado quando o beneficiário tiver reembolsado os montantes concedidos a título de auxílios ilegais, perdendo então o beneficiário a vantagem de que tinha beneficiado no mercado relativamente aos seus concorrentes, e a situação anterior à concessão do auxílio se encontrar reposta ([147]).

(353) Com base nessa jurisprudência, o artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho ([148]) estabelece que «nas decisões negativas relativas a auxílios ilegais, a Comissão decidirá que o Estado-Membro em causa deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar o auxílio do beneficiário».

(354) Deste modo, o auxílio estatal acima mencionado deve ser reembolsado à Alemanha, na mesma medida em que foi concedido.

([145]) Processo C-70/72 *Comissão/Alemanha* Col. 1973, p. 813, n.º 13.
([146]) Processos apensos C-278/92, C-279/92 e C-280/92 *Espanha/Comissão*, Col. 1994, p. I-4103, n.º 75.
([147]) Processo C-75/97 *Bélgica/Comissão*, Col. 1999, p. I-3671, n.ºs 64-65.
([148]) Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 83 de 27.3.1999, p. 1).

(355) No que se refere aos montantes a recuperar, a Comissão considerará o plano de negócios *ex ante* descrito na secção 8.1.3, quadro 19, com as seguintes considerações adicionais:

a) O montante do auxílio a recuperar deve corresponder ao fluxo de caixa incremental negativo à data em que foi tomada a decisão de assinar o acordo. O fluxo de caixa negativo corresponde ao montante de financiamento necessário para que o acordo fosse conforme com o mercado.

b) A Comissão considera que o prazo a tomar em consideração para o plano de negócios é a época de verão de 2010. Com efeito, a vantagem efetiva conferida à companhia aérea é limitada à duração efetiva do acordo em questão, uma vez que após a cessação deste acordo a Ryanair/AMS não beneficiou de quaisquer vantagens adicionais do aeroporto.

(356) Os resultados que apresentam o montante indicativo a recuperar pela Alemanha à Ryanair/AMS são indicados no quadro 20.

(357) Para tomar em consideração a vantagem real conferida à companhia aérea e às suas filiais no âmbito da combinação do acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003, do acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003 e do acordo de *marketing* de 25 de janeiro de 2010, os montantes indicados no quadro 20 ainda podem ser ajustados em conformidade com os elementos comprovativos fornecidos pela Alemanha. Este ajustamento baseia-se i) nas diferenças entre, por um lado, os pagamentos reais conforme apresentados *ex post* que foram efetuados pela companhia aérea no que se refere às taxas aeroportuárias e, por outro lado, os fluxos de caixa previstos (*ex ante*) de tais itens de rendimento apresentados no quadro 19, e ii) a diferença entre, por um lado, os pagamentos de *marketing* efetivos conforme apresentados *ex post* que foram pagos à companhia aérea ou às suas filiais ao abrigo do acordo de *marketing* e, por outro lado, os custos de *marketing* especificados *ex ante*, correspondendo aos montantes indicados no quadro 19.

(358) Tal como explicado no considerando 212, a Comissão considera que, para efeitos da aplicação das regras em matéria de auxílios estatais, a AMS e a Ryanair são consideradas uma única empresa. Portanto, a Ryanair e a AMS são conjunta e solidariamente responsáveis pelo reembolso na íntegra dos auxílios recebidos ao abrigo da combinação do acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003, do acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003 e do acordo de *marketing* de 25 de janeiro de 2010.

(359) Além disso, em conformidade com o capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ([149]), a Alemanha deve acrescentar ao montante dos auxílios os juros da recuperação, calculados a partir da data em que o auxílio ilegal se encontrou à disposição do beneficiário até à data da sua recuperação ([150]). Uma vez que no caso em questão os fluxos de caixa correspondentes aos montantes do auxílio são complexos e foram pagos (em datas diferentes) no decurso da aplicação da combinação do acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003, do acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003 e do acordo de *marketing* de 25 de janeiro de 2010, a Comissão considera aceitável presumir para o cálculo dos juros da recuperação que o momento do pagamento do auxílio é o final da época de verão IATA de 2010 (isto é, 30 de outubro de 2010),

Quadro 20

Montante a recuperar em relação aos acordos sobre serviços aeroportuários e *marketing* de 2003 e ao acordo de *marketing* de 2010

	Época de verão de 2010
Número de passageiros que partem	55 188
RECEITAS ESPERADAS *(em euros)*	
Taxa líquida a pagar pela Ryanair por passageiro que parte	[…]*
Total das receitas aeronáuticas	[…]*

([149]) Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de abril de 2004, de execução do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras pormenorizadas para a aplicação do artigo 93.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 140 de 30.4.2004, p. 1).

([150]) Ver artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 659/1999.

	Época de verão de 2010
Receitas não aeronáuticas por passageiro	[…]*
Total das receitas não aeronáuticas	[…]*
Receitas totais	[…]*
TAXAS ESPERADAS *(em euros)*	
Taxas de *marketing* fixas	[…]*
Taxas de exploração mensais	13 943
Total das taxas de exploração	97 601
Encargos totais	[…]*
RESULTADO LÍQUIDO *(em euros)* **MONTANTE A RECUPERAR**	**– 318 569**

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. O auxílio estatal ilegalmente concedido pela Alemanha em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH entre 2000 e 2011 por meio do financiamento de investimentos em infraestruturas nos anos 2000-2011 é compatível com o mercado interno.

2. O auxílio estatal ilegalmente concedido pela Alemanha em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia à Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH entre 2000 e 2011 por meio do financiamento das perdas de exploração nos anos 2000-2011 é compatível com o mercado interno.

3. O acordo sobre serviços aeroportuários celebrado em 3 de março de 2003 entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair, combinado com o acordo sobre serviços de *marketing* celebrado em 7 de abril de 2003 entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair, e o acordo sobre serviços de *marketing* celebrado em 28 de agosto de 2008 entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a AMS, não constitui auxílio estatal.

4. O auxílio estatal ilegalmente concedido pela Alemanha em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia à Ryanair/AMS por meio da combinação do acordo sobre serviços aeroportuários celebrado entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair em 3 de março de 2003, do acordo sobre serviços de *marketing* celebrado em 7 de abril de 2003 entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH e a Ryanair e do acordo sobre serviços de *marketing* celebrado em 25 de janeiro de 2010 entre a Flugplatz Altenburg-Nobitz e a AMS, é incompatível com o mercado interno.

Artigo 2.º

1. A Alemanha deve proceder à recuperação do auxílio incompatível referido no artigo 1.º, n.º 4, junto dos beneficiários.

2. Tomando em consideração que a Ryanair e a AMS constituem uma única unidade económica para efeitos da presente decisão, devem ser conjuntamente responsáveis pelo reembolso dos auxílios estatais que qualquer uma das duas recebeu, por força da aplicação combinada do acordo sobre serviços aeroportuários de 3 de março de 2003, do acordo de *marketing* de 7 de abril de 2003 e do acordo de *marketing* de 25 de janeiro de 2010.

3. Os montantes a recuperar devem incluir juros desde a data em que foram disponibilizados aos beneficiários até à data da sua recuperação efetiva.

4. Os juros são calculados numa base composta, em conformidade com o disposto no Capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004.

5. A Alemanha deverá cancelar todos os pagamentos pendentes dos auxílios referidos no artigo 1.º, n.º 4, com efeitos a contar da data da adoção da presente decisão.

Artigo 3.º

1. A recuperação dos auxílios referidos no artigo 1.º, n.º 4, deve ser imediata e efetiva.

2. A Alemanha garantirá a execução da presente decisão no prazo de quatro meses a partir da data em que é notificada.

Artigo 4.º

1. No prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, a Alemanha deverá transmitir as seguintes informações:

a) O montante total (capital e juros) dos auxílios recebidos pelos beneficiários;

b) O montante total (capital e juros) a recuperar junto dos beneficiários em conformidade com o artigo 2.º;

c) Uma descrição pormenorizada das medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão;

d) Documentos comprovativos de que os beneficiários foram intimados a reembolsar os auxílios.

2. A Alemanha deverá manter a Comissão informada sobre a evolução das medidas nacionais adotadas para aplicar a presente decisão até estar concluída a recuperação do auxílio mencionado no artigo 2.º. Deve imediatamente transmitir-lhe, mediante simples pedido da Comissão, informações sobre as medidas já adotadas ou previstas para dar cumprimento à presente decisão. Fornecerá também informações pormenorizadas sobre os montantes do auxílio e dos juros já pagos pelos beneficiários.

Artigo 5.º

A República Federal da Alemanha é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 15 de outubro de 2014.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente