DECISÃO (UE) 2016/789 DA COMISSÃO

de 1 de outubro de 2014

relativa ao auxílio estatal SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07) concedido pela Alemanha relativo ao financiamento do aeroporto de Frankfurt Hahn e às relações financeiras entre o aeroporto e a Ryanair

[notificada com o número C(2014) 6853]

(Apenas faz fé a versão em língua inglesa)

(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 ([1]),

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 supracitadas ([2]) e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Entre 2003 e 2006, a Comissão recebeu denúncias de diversas partes, alegando que a *Ryanair plc* («Ryanair» ([3])), bem como o operador do aeroporto de Frankfurt Hahn *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (a seguir: «FFHG») tinham recebido auxílios estatais ilegais concedidos pela empresa *Fraport AG* e pelos *Länder* (Estados Federais) da Renânia-Palatinado e Hesse. O autor da denúncia apresentou informações adicionais em 22 de setembro de 2003 e 1 de junho de 2006.

(2) A Comissão solicitou informações à Alemanha por cartas de 25 de setembro de 2006 e 9 de fevereiro de 2007. A Alemanha respondeu por cartas de 20 de dezembro de 2006 e 29 de junho de 2007, respetivamente.

(3) Por carta de 17 de junho de 2008, a Comissão informou a Alemanha da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado relativamente ao financiamento da FFHG e às suas relações financeiras com a Ryanair («decisão de início do procedimento de 2008»). A Alemanha transmitiu as suas observações em 27 de outubro de 2008.

(4) A decisão de início do procedimento de 2008 foi registada com o número de processo SA.21121 (C29/08). A decisão de início do procedimento de 2008 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([4]) em 17 de janeiro de 2009. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações relativamente às medidas em questão no prazo de um mês a contar da data de publicação da decisão.

(5) A Comissão recebeu observações da Deutsche Lufthansa AG («Lufthansa»), da Associação Federal das Transportadoras Aéreas Alemãs (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, «BDF»), da Ryanair, da Société Air France SA («Air France») e da Associação das Companhias Aéreas Europeias («AEA»). Transmitiu essas observações à Alemanha por carta de 16 de abril de 2009. A Alemanha teve a oportunidade de responder no prazo de um mês e transmitiu as suas observações e informações adicionais em 1 de julho de 2009.

([1]) 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 (a seguir: «Tratado»). As duas séries de disposições são substancialmente idênticas. Para efeitos da presente decisão, as referências aos artigos 107.º e 108.º do Tratado devem ser entendidas, sempre que apropriado, como referências aos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE, respetivamente. O Tratado introduziu igualmente algumas alterações na terminologia, tais como a substituição de «Comunidade» por «União» e de «mercado comum» por «mercado interno». A terminologia do Tratado será utilizada ao longo da presente decisão.

([2]) JO C 12 de 17.1.2009, p. 6.

([3]) A *Ryanair* é uma companhia aérea irlandesa e membro da Associação Europeia de Companhias Aéreas de Tarifas Reduzidas. A atividade da companhia aérea está ligada a aeroportos regionais secundários. A companhia aérea explora atualmente cerca de 160 destinos europeus. A Ryanair tem uma frota homogénea constituída por 272 aeronaves Boeing 737-800 com 189 lugares.

([4]) Ver nota de rodapé 2.

(6) Por carta de 4 de março de 2011, a Lufthansa apresentou novas informações relativas à decisão de início do procedimento de 2008, fazendo referência a novas alegadas medidas de auxílio estatal.

(7) A Comissão transmitiu esta denúncia à Alemanha por carta de 18 de março de 2011, e solicitou informações suplementares sobre as novas alegações relativas a medidas de auxílio estatal. A Alemanha respondeu por cartas de 19 de maio de 2011 e 23 de maio de 2011.

(8) No entanto, as respostas estavam incompletas. Por conseguinte, por carta de 6 de junho de 2011, a Comissão enviou uma carta de insistência nos termos do artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho ([5]). A Alemanha respondeu por cartas de 14 de junho de 2011 e 16 de junho de 2011.

(9) Por carta de 13 de julho de 2011, a Comissão informou a Alemanha da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado relativamente à linha de crédito prestada à FFHG pelo instrumento de reserva de tesouraria do *Land* da Renânia-Palatinado, ao empréstimo concedido pela Investitions--und Strukturbank do *Land* da Renânia-Palatinado («ISB») à FFHG e à garantia prestada pelo *Land* da Renânia--Palatinado à FFHG para o empréstimo do ISB («decisão de início do procedimento de 2011»). A decisão de início do procedimento de 2011 foi registada com o número de processo SA.32833 (2011/C). A decisão de início do procedimento de 2011 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* em 21 de julho de 2012 ([6]).

(10) Por carta de 20 de fevereiro de 2012, a Comissão solicitou informações adicionais relativas à decisão de início do procedimento de 2008. A Alemanha respondeu por carta de 16 de abril de 2012. Por carta de 27 de julho de 2012, a Comissão solicitou novamente informações adicionais. A Alemanha respondeu por carta de 4 de setembro de 2012.

(11) Por carta de 25 de fevereiro de 2014, a Comissão informou a Alemanha da adoção das orientações da Comissão relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas ([7]) («Orientações relativas à aviação de 2014») em 20 de fevereiro de 2014. A Comissão informou a Alemanha de que essas orientações seriam aplicáveis a partir da data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*. Deu à Alemanha a oportunidade de, no prazo de 20 dias úteis, apresentar observações sobre as referidas orientações e a sua possível aplicação ao caso em apreço. Por carta de 17 de março de 2014, a Comissão recordou à Alemanha que, no caso de não receber quaisquer observações no prazo de 20 dias úteis, consideraria que a Alemanha não tinha observações a apresentar.

(12) A Comissão solicitou informações adicionais à Alemanha por cartas de 23 de março de 2014 e 4 de abril de 2014. A Alemanha respondeu por cartas de 17 de abril de 2014, 24 de abril de 2014 e 9 de maio de 2014.

(13) 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 ([8]), bem como as Orientações relativas à aviação de 2005 ([9]).

(14) 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 ([10]). A Lufthansa e a Transport & Environment apresentaram observações. Por carta de 26 de agosto de 2014, a Comissão transmitiu tais observações à Alemanha. Por carta de 3 de setembro de 2014, a Alemanha informou a Comissão de que não tinha quaisquer observações.

(15) Por carta de 17 de junho de 2014, a Alemanha concordou, a título excecional, que a presente decisão fosse adotada e notificada apenas em língua inglesa.

([5]) Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de 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).

([6]) JO C 216 de 21.7.2012, p. 1.

([7]) Comunicação da Comissão — Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3).

([8]) Aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE e do artigo 61.º do Acordo EEE aos auxílios estatais no setor da aviação (JO C 350 de 10.12.1994, p. 5).

([9]) 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).

([10]) JO C 113 de 15.4.2014, p. 30.

2. **CONTEXTO DAS MEDIDAS**

2.1. *CONVERSÃO DO AEROPORTO E SUA ESTRUTURA DE PROPRIEDADE*

(16) O aeroporto de Frankfurt Hahn está localizado no *Land* da Renânia-Palatinado, cerca de 120 quilómetros a oeste da cidade de Frankfurt Main. O aeroporto de Frankfurt Hahn foi uma base aérea militar dos EUA até 1992. Posteriormente, foi convertido num aeroporto civil. É titular de uma licença de exploração de 24 horas por dia.

(17) A *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* («Holding Hahn»), uma parceria público-privada entre a Wayss & Freytag e o *Land* da Renânia-Palatinado, adquiriu à Alemanha a propriedade das infraestruturas do aeroporto de Frankfurt Hahn em 1 de abril de 1995. Entre 1995 e 1998, esta parceria público-privada desenvolveu o aeroporto com o objetivo de aí desenvolver uma zona industrial e comercial. Segundo a Alemanha, quando a parceria entre a Wayss & Freytag e o *Land* da Renânia-Palatinado não se verificou ser bem-sucedida, em 1 de janeiro de 1998, a *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* («Fraport») ([11]) começou a participar no projeto e acabou por assumir a exploração do aeroporto.

(18) Segundo a Alemanha, a Fraport, que já estava a explorar e a gerir o aeroporto internacional de Frankfurt Main, localizado a cerca de 115 km do aeroporto de Frankfurt Hahn, interveio por vários motivos estratégicos. Em primeiro lugar, a Alemanha declarou que o aeroporto de Frankfurt Hahn era o único aeroporto, na proximidade do aeroporto de Frankfurt Main, suscetível de se tornar um verdadeiro aeroporto internacional. Dado que o aeroporto de Frankfurt Main já se encontrava, na altura, na sua plena capacidade, existia potencial para um segundo aeroporto rentável na região. Em segundo lugar, o aeroporto de Frankfurt Hahn era, nessa altura, o único aeroporto alemão com uma licença de exploração de 24 horas por dia, particularmente útil para voos de transporte de mercadorias. Em terceiro lugar, a pista estava totalmente equipada e era passível de ser utilizada em todas as condições meteorológicas. Além disso, a Alemanha sustentou que os proprietários do aeroporto de Schiphol estavam igualmente a ponderar adquirir o aeroporto de Frankfurt Hahn e, por conseguinte, ao assumir a exploração do aeroporto de Frankfurt Hahn, a Fraport conseguiria afastar um concorrente indesejado.

(19) A Fraport adquiriu 64,90 % das ações da operadora *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen («FFHG & Co KG»)* pelo preço de […] (*). O pagamento de parte do preço de compra ([…] EUR) era devido em 31 de dezembro de 2007, sob determinadas condições ([12]). Em agosto de 1999, a Fraport adquiriu 73,37 % das ações da Holding Hahn e 74,90 % das ações do seu sócio comanditado, a *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH*, pelo preço de […] EUR. Assim, a Fraport tornou-se efetivamente o novo sócio do *Land* da Renânia-Palatinado.

(20) O foco da Fraport no aeroporto de Frankfurt Hahn consistiu em desenvolver de forma sistemática a atividade de transporte aéreo de passageiros e carga do aeroporto. A este respeito, a Fraport foi uma das primeiras empresas a aplicar um modelo de negócios especialmente destinado a atrair companhias aéreas de baixo custo. Nesta base, a Fraport celebrou um novo acordo de transferência de lucros e perdas com a Holding Hahn após a conversão desta última numa sociedade de responsabilidade limitada alemã (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung, «GmbH»*). A conversão e a celebração desse acordo tiveram lugar em 24 de novembro de 2000.

(21) Posteriormente, a Holding Hahn e a FFHG & Co KG fundiram-se para formar a *Flughafen Hahn GmbH*. O *Land* da Renânia-Palatinado detinha 26,93 % e a Fraport 73,07 % das ações da nova empresa. Mais tarde, a denominação social da empresa foi novamente alterada para *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* («FFHG»). Em 2001, os dois acionistas, a Fraport e o *Land* da Renânia-Palatinado, injetaram novo capital na FFHG (ver a descrição pormenorizada na secção 3).

(22) Até 11 de junho de 2001, todas as ações da Fraport eram detidas por acionistas públicos ([13]). Em 11 de junho, a Fraport foi cotada na bolsa de ações e 29,71 % das suas ações foram vendidas a acionistas privados, permanecendo 70,29 % das ações na posse de acionistas públicos.

(23) Em novembro de 2002, o *Land* da Renânia-Palatinado, o *Land* de Hesse, a Fraport e a FFHG celebraram um acordo sobre o desenvolvimento adicional do aeroporto de Frankfurt Hahn. O referido acordo previa um

([11]) Na presente decisão, o termo «Fraport» é doravante utilizado significando tanto «FAG», antes da alteração da denominação da empresa, como «Fraport AG», após essa data.

(*) *Informações confidenciais*

([12]) Nos termos da secção 7, n.º 3, do acordo de aquisição, o preço de compra pode ser reduzida em parte se, por exemplo, os custos suportados pela FFHG para proteção contra o ruído excederem um determinado limite.

([13]) O *Land* de Hesse detinha 45,24 %, a Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (detida a 100 % pelo município de Frankfurt am Main) detinha 28,89 % e a República Federal da Alemanha detinha 25,87 % das ações da Fraport.

segundo aumento do capital autorizado. Nessa ocasião, o *Land* de Hesse acedeu à FFHG como terceiro acionista. A Fraport detinha então 65 % das ações, detendo o *Land* de Hesse e o *Land* da Renânia-Palatinado 17,5 % cada um. Esta estrutura de propriedade permaneceu inalterada até 2009, altura em que a Fraport vendeu a totalidade das suas ações ao *Land* da Renânia-Palatinado, que detém, desde então, uma quota maioritária de 82,5 %. Os restantes 17,5 % continuam a ser detidos pelo *Land* de Hesse.

2.2. *EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS E DE MERCADORIAS E AEROPORTOS NAS PROXIMIDADES*

(24) O tráfego de passageiros no aeroporto aumentou de 29 289 em 1998 para 4 milhões em 2007, tendo posteriormente diminuído para cerca de 2,7 milhões em 2013 (ver Quadro 1). Atualmente, o aeroporto encontra-se servido pela Ryanair, pela Wizz Air ([14]) e por outras companhias aéreas. A quota de passageiros da Ryanair ascendia a cerca de [80-100 %] em 2013.

Quadro 1

Evolução do transporte aéreo de passageiros no aeroporto de Frankfurt Hahn entre 1998 e 2013

Ano	Número de passageiros	Número de passageiros da Ryanair
1998	29 289	0
1999	140 706	89 129
2000	380 284	318 664
2001	447 142	397 593
2002	1 457 527	1 231 790
2003	2 431 783	2 341 784
2004	2 760 379	2 668 713
2005	3 079 528	2 856 109
2006	3 705 088	3 319 772
2007	4 015 155	3 808 062
2008	3 940 585	3 821 850
2009	3 793 958	3 682 050
2010	3 457 540	[2 766 032 — 3 457 540]
2011	2 894 363	[2 315 490 — 2 894 363]
2012	2 791 185	[2 232 948 — 2 791 185]
2013	2 667 529	[2 134 023 — 2 667 529]

([14]) A *Wizz Air* é uma companhia aérea húngara e membro da Associação Europeia de Companhias Aéreas de Tarifas Reduzidas. O grupo Wizz Air é constituído por três empresas de exploração, designadamente, a Wizz Air Hungria, a Wizz Air Bulgária e a Wizz Air Ucrânia. O modelo de negócios das companhias aéreas está ligado a aeroportos regionais secundários. A companhia aérea explora atualmente cerca de 150 destinos europeus. A Wizz Air possui uma frota homogénea com uma idade média inferior a três anos, constituída por 34 aeronaves Airbus A 320, com 180 lugares.

(25) O aeroporto de Frankfurt Hahn registou igualmente crescimento no transporte aéreo de mercadorias. O transporte aéreo no aeroporto aumentou de cerca de 16 000 toneladas em 1998 para cerca de 286 000 toneladas, no seu ponto mais alto, em 2011, com uma subsequente diminuição para cerca de 151 000 toneladas em 2013 (ver Quadro 2). O total do transporte de mercadorias movimentadas no aeroporto, incluindo transitários, atingiu cerca de 447 000 toneladas em 2013.

Quadro 2

Evolução do transporte aéreo de carga no aeroporto de Frankfurt Hahn entre 1998 e 2013

Ano	Total do transporte aéreo de mercadorias, em toneladas	Total do transporte aéreo de mercadorias, incluindo transitários, em toneladas
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	125 049	289 404
2008	179 375	338 490
2009	174 664	322 170
2010	228 547	466 429
2011	286 416	565 344
2012	207 520	503 995
2013	152 503	446 608

(26) Estão situados na proximidade do aeroporto de Frankfurt Hahn os seguintes aeroportos:

i. O aeroporto de Frankfurt Main (~ 115 quilómetros do aeroporto de Frankfurt Hahn, ~ 1 hora e 15 minutos de automóvel) é um aeroporto central internacional com uma vasta gama de destinos, de curto e longo curso. É predominantemente servido por transportadoras que operam em rede e que oferecem tráfego de ligação, embora também forneça ligações ponto-a-ponto e voos *charter*. Para além do tráfego de passageiros (cerca de 58 milhões em 2013), o aeroporto de Frankfurt Main lida também com o transporte aéreo de mercadorias (cerca de 2 milhões de toneladas em 2013). O Gráfico 1 mostra a evolução do tráfego nos aeroportos de Frankfurt Main e Frankfurt Hahn em 2000-2012.

ii. O aeroporto do Luxemburgo (~ 111 quilómetros do aeroporto de Frankfurt Hahn, ~ 1 hora e 30 minutos de automóvel) é um aeroporto internacional, que fornece uma vasta gama de destinos. Para além do tráfego de passageiros (cerca de 2,2 milhões em 2013), movimentou 673 500 toneladas de transporte aéreo de mercadorias.

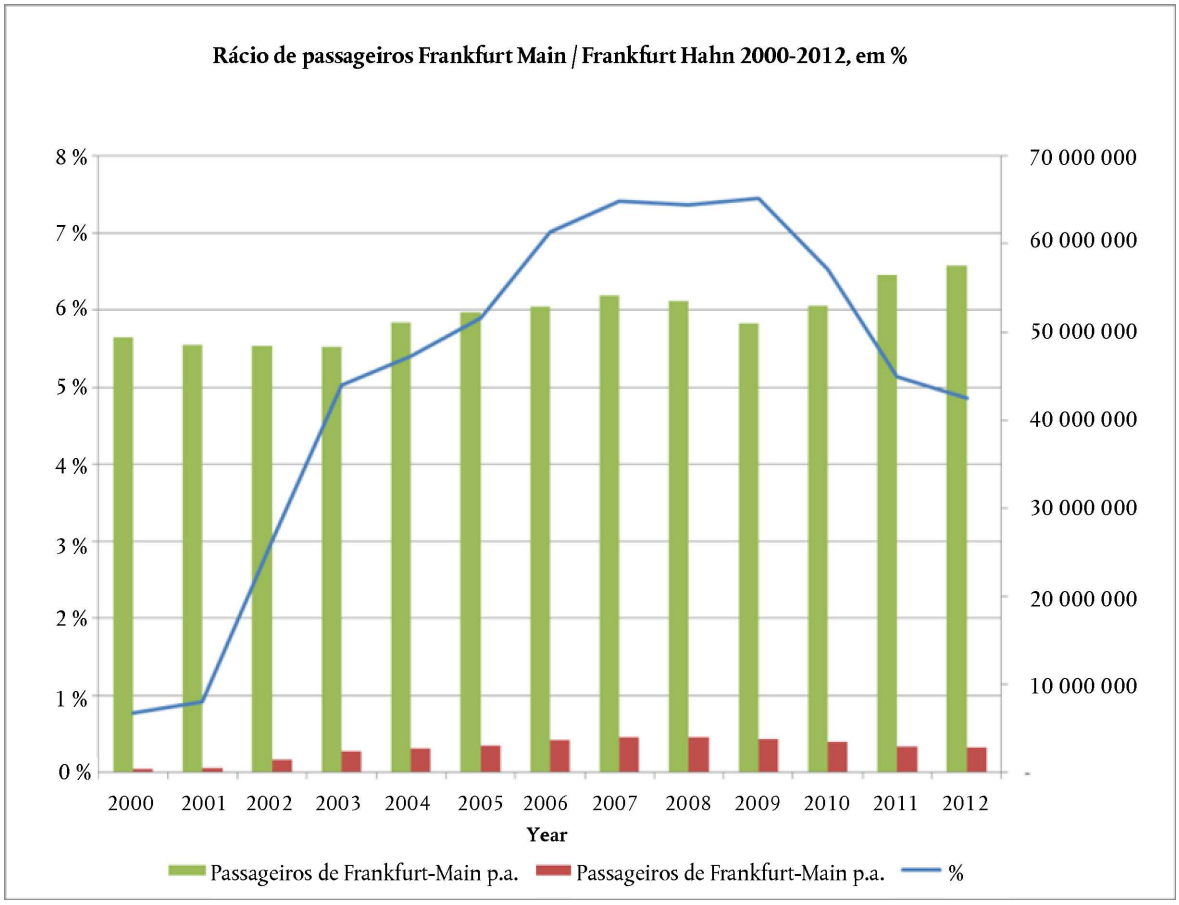
iii. O aeroporto de Zweibrücken (~ 128 quilómetros do aeroporto de Frankfurt Hahn, ~ 1 hora e 35 minutos de automóvel).

iv. O aeroporto de Saarbrücken (~ 128 quilómetros do aeroporto de Frankfurt Hahn, ~ 1 hora e 35 minutos de automóvel).

v. O aeroporto de Colónia/Bona (~ 175 quilómetros do aeroporto de Frankfurt Hahn, ~ 1 hora e 44 minutos de automóvel).

Gráfico 1

Evolução do tráfego de passageiros nos aeroportos de Frankfurt Main e Frankfurt Hahn em 2000--2012



2.3. *SÍNTESE DOS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELA FFHG E RESPETIVOS RESULTADOS FINANCEIROS*

(27) O Quadro 3 fornece uma síntese dos investimentos realizados pela FFHG entre 2001 e 2012, atingindo um montante total de cerca de 216 milhões de EUR.

Quadro 3

Síntese dos investimentos realizados entre 2001 e 2012

Em milhares de EUR	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**Total 2001--2012**
Investimentos em infraestruturas e equipamentos													
Anlagenzugänge inkl. Umbuchungen													
Terrenos	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[…]			
Terminal		2 519	3 310					251					
Hangar de Carga			3 850		3 222								
Edifício de escritórios								2 428		[…]			
Outros investimentos em infraestruturas			10 194	1 152			13 275			[…]	[…]	[…]	
Plataforma de estacionamento	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848		[…]	[…]		
Outras infraestruturas	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384	[…]	[…]	[…]	
Ativos incorpóreos (por exemplo, TI)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20	[…]	[…]	[…]	**7 108**
Equipamento	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359	[…]	[…]	[…]	**75 550**
Total	**13 899**	**19 650**	**31 761**	**8 871**	**17 592**	**25 123**	**41 390**	**12 673**	**763**	**17 289**	**19 346**	**7 930**	**216 287**

(28) O Quadro 4 fornece uma síntese dos resultados financeiros anuais da FFHG entre 2001 e 2012.

Quadro 4

Resultados financeiros anuais da FFHG de 2001 a 2012

Em milhares de EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Demonstração de resultados												
Receitas	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60	42 036,70	43 281,58	43 658,38	40 983,45
Outras receitas (incluindo a compensação das missões de serviço público e venda de terrenos)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16	11 540,36	14 554,55	9 313,99	21 390,92
Total da Receita	**17 848,92**	**20 422,75**	**26 261,09**	**32 603,53**	**40 478,01**	**49 577,14**	**46 732,92**	**50 241,76**	**53 577,06**	**57 836,14**	**52 972,37**	**62 374,37**
Custos de materiais	– 7 092,39	– 10 211,13	– 12 560,46	– 14 601,17	– 17 895,97	– 24 062,81	– 22 491,85	– 25 133,61	– 24 979,59	– 27 650,17	– 20 017,99	– 21 871,65
Custos de pessoal	– 9 185,12	– 9 672,37	– 10 734,62	– 11 217,21	– 12 101,84	– 13 337,28	– 14 433,17	– 15 758,34	– 15 883,08	– 17 893,60	– 18 228,23	– 18 349,10
Outros custos (incluindo o marketing)	– 5 692,81	– 11 434,31	– 10 521,27	– 11 454,36	– 14 058,15	– 12 885,28	– 9 897,46	– 9 630,21	– 7 796,81	– 8 029,40	– 6 760,92	– 6 643,00
EBITDA	**– 4 121,41**	**– 10 895,06**	**– 7 555,27**	**– 4 669,21**	**– 3 577,94**	**– 708,22**	**– 89,56**	**– 280,39**	**– 4 917,58**	**– 4 262,96**	**– 7 965,23**	**– 15 510,62**
EBITDA (excluindo outras receitas)	**– 11 892,72**	**– 16 409,69**	**– 11 242,13**	**– 7 708,56**	**– 7 196,87**	**– 6 805,51**	**– 5 526,13**	**– 5 138,56**	**– 6 622,78**	**– 10 291,59**	**– 1 348,76**	**– 5 880,30**
Depreciações	– 5 325,63	– 5 674,68	– 6 045,39	– 7 699,33	– 7 973,46	– 10 527,90	– 10 191,89	– 11 855,19	– 12 482,28	– 11 827,19	– 13 297,31	– 12 733,48
Resultados financeiros (juros recebidos - juros pagos)	– 2 896,64	– 3 013,42	– 4 006,57	– 4 105,53	– 4 548,42	– 4 588,16	– 5 235,30	– 5 693,02	– 4 915,39	– 2 778,06	– 5 063,04	– 8 177,54
Receitas e custos extraordinários	– 431,54	– 206,00	– 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	– 272,55	0,00	0,00
Impostos	– 580,13	– 204,74	– 215,18	– 323,82	– 228,44	– 242,33	– 245,00	– 238,66	– 257,45	– 240,85	– 231,03	– 277,52
Cobertura de perdas pela Fraport através da transferência de lucros e perdas	***13 355,35***	***19 993,90***	***17 832,87***	***16 797,89***	***16 328,26***	***16 066,61***	***15 761,75***	***18 067,26***	***5 621,37***	***0,00***	***0,00***	***0,00***
Resultado anual (lucros/perdas)	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**– 7 114,17**	**– 10 855,69**	**– 10 626,14**	**– 5 677,92**

3. **DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS**

3.1. *EVENTUAL AUXÍLIO ESTATAL CONCEDIDO À FFHG*

3.1.1. MEDIDA 1: ACORDO DE TRANSFERÊNCIA DE LUCROS E PERDAS DE 2001

(29) A FFHG e a Fraport celebraram um acordo nos termos do qual a Fraport tinha o direito a todos os lucros gerados pela FFHG. Em contrapartida, a Fraport era obrigada a assumir todas as perdas da FFHG. Em 31 de agosto de 1999, o *Land* da Renânia-Palatinado e a Fraport celebraram um acordo no qual a Fraport assumiu o compromisso de celebrar um acordo de transferência de lucros e perdas («PLTA»). A escritura correspondente foi celebrada em 24 de novembro de 2000 e o PLTA de 2001 entrou em vigor em 1 de janeiro de 2001 («PLTA de 2001») ([15]).

(30) A Fraport tinha o direito de resolver o PLTA de 2001 mediante pré-aviso de seis meses, mas apenas a partir de 31 de dezembro de 2005. Caso não fosse resolvido, no final de cada ano civil o acordo era tacitamente prorrogado por mais um ano, mas o mais tardar até 31 de dezembro de 2010.

(31) A celebração do PLTA de 2001 foi aprovada pelo conselho de fiscalização e pelos acionistas da Fraport ([16]). O período de vigência do PLTA de 2001 foi posteriormente prorrogado até 2014, através de um acordo de 5 de abril de 2004 («PLTA de 2004»). Quando o PLTA de 2001 foi substituído pelo PLTA de 2004 («PLTA de 2004», ver considerando 45), a Fraport tinha já assumido perdas de […] milhões de EUR.

3.1.2. MEDIDA 2: AUMENTO DE CAPITAL DE 2001

(32) Em 19 de janeiro de 2001, um relatório do comité de participações da Fraport ([17]) referiu que as perdas acumuladas pela FFHG entre 1998 e 2005 ascenderiam provavelmente a […] milhões de EUR e, por conseguinte, seriam duas vezes superiores ao previsto em 1997. Além disso, dois dos principais clientes da FFHG para o transporte de mercadorias deslocalizaram ou reduziram as respetivas atividades no aeroporto de Frankfurt Hahn ao mesmo tempo, o que resultou numa diminuição substancial do volume de tráfego de mercadorias, a saber, em 45 % no primeiro semestre de 2001.

(33) Na sequência desse relatório, no início de 2001, a Fraport mandatou uma consultora, a Boston Consulting Group («BCG»), bem como o seu próprio departamento estratégico de aquisições e participações («SD»), a fim de desenvolver uma estratégia para a FFHG. A BCG e o SD concluíram que um desenvolvimento positivo da FFHG, a longo prazo, apenas era possível com uma considerável melhoria das infraestruturas, como condição prévia para continuar a aumentar o volume de tráfego. O SD referiu ainda que tal extensão significativa da FFHG seria arriscada a nível financeiro e que, mesmo no cenário mais positivo, um resultado anual positivo (lucro anual líquido depois de impostos) não seria alcançado, provavelmente, antes de 2013.

(34) Com base no estudo da BCG e na sua própria análise, o SD elaborou um programa de desenvolvimento para a FFHG, que previa investimentos de 172 milhões de EUR até 2007. Esses investimentos consistiam num programa de «emergência» avaliado em 27 milhões de EUR, que abrangia a ampliação da pista para 3 400 metros e os custos de planeamento para o procedimento de aprovação do plano («*Planfeststellungsverfahren*») para ampliar a pista para 3 800 metros, bem como os custos adicionais decorrentes do início da construção do novo terminal de passageiros.

(35) No entanto, em 2001 a FFHG tinha um rácio de capital próprio/dívida de apenas 4 % ([18]). Além disso, a partir de 31 de dezembro de 2005, a Fraport tinha o direito de resolver o PLTA de 2001. Nestas condições, a FFHG não poderia financiar o programa de «emergência» através de mais endividamento, necessitando ao invés de novo capital.

(36) O aumento de capital foi decidido por meio de uma resolução do conselho de fiscalização da Fraport, em 14 de dezembro de 2001 e, posteriormente, por uma resolução dos acionistas da FFHG, em 9 de janeiro de 2002. Qualquer aumento do capital autorizado de uma sociedade anónima de responsabilidade limitada, como a FFHG, exige a aprovação de todos os acionistas participantes.

([15]) Escritura do notário Jürgen Scherzer (Livro de escrituras n.º 268/2000), de 24 de novembro de 2000.
([16]) Resolução da assembleia de acionistas, de 3 de maio de 2000.
([17]) O comité de participações da Fraport é um comité criado pelo conselho de fiscalização, que acompanha o desenvolvimento económico das *holdings* da Fraport.
([18]) Ou, por outras palavras, um rácio dívida/capital próprio de 96 %.

(37) Na sequência desta aprovação, a Fraport e o *Land* da Renânia-Palatinado aumentaram o capital autorizado em 27 milhões de EUR, de 3,5 milhões de EUR para 30,5 milhões de EUR. Em 9 de janeiro de 2002, a Fraport contribuiu com 19,7 milhões de EUR e o *Land* da Renânia-Palatinado com 7,3 milhões de EUR. O aumento de capital destinava-se a financiar a ampliação da pista e os investimentos noutras infraestruturas para aumentar a rentabilidade do aeroporto.

3.1.3. MEDIDA 3: AUMENTO DE CAPITAL DE 2004

(38) Em 27 de novembro de 2002, foi acordado pela Fraport, pelo *Land* da Renânia-Palatinado, pelo *Land* de Hesse e pela FFHG que o *Land* de Hesse passaria a ser o terceiro acionista da FFHG e que, como tal, contribuiria com […] milhões de EUR, quando fosse necessário capital adicional para financiar os investimentos. Foi igualmente acordada a criação de uma estreita cooperação entre o aeroporto de Frankfurt Main e o aeroporto de Frankfurt Hahn.

(39) Foi acordado que eram necessários mais investimentos para aumentar a rentabilidade do aeroporto de Frankfurt Hahn. Estes investimentos dizem respeito, por exemplo, à ampliação da pista para 3 800 metros. Em 22 de março de 2004, foi preparado um acordo de acionistas preliminar entre a Fraport, o *Land* da Renânia-Palatinado e o *Land* de Hesse. O acordo de acionistas definitivo referente à decisão de realizar esse aumento de capital de 2004 foi assinado pela Fraport, pelo *Land* da Renânia-Palatinado e pelo *Land* de Hesse em 30 de março de 2005 e registado no registo comercial em 19 de maio de 2005.

(40) As três partes chegaram a acordo sobre um aumento de capital de 19,5 milhões de EUR de capital autorizado para a FFHG, continuando desta forma, o programa de investimento proposto em 2001 pelo SD (ver considerandos 33 e 34). O *Land* da Renânia-Palatinado e o *Land* de Hesse concordaram com este aumento de capital na condição de que fosse celebrado entre a FFHG e a Fraport um novo PLTA, que cobrisse o período até 31 de dezembro de 2014. Os acionistas acordaram igualmente que qualquer outra dívida em que a FFHG incorresse teria de ser garantida pela Fraport, pelo *Land* da Renânia-Palatinado e pelo *Land* de Hesse, numa proporção correspondente à repartição das participações na FFHG. Nessa base, a Fraport, o *Land* da Renânia-Palatinado e o *Land* de Hesse assumiram o compromisso de refinanciar os investimentos da FFHG em infraestruturas.

(41) Entre 2004 e 2009, foram injetados na FFHG 19,5 milhões de EUR de novo capital, em várias prestações. A quota da Fraport no aumento de capital ascendeu a 10,21 milhões de EUR, a do *Land* da Renânia-Palatinado a 0,54 milhões de EUR e o *Land* de Hesse contribuiu com 8,75 milhões de EUR.

(42) Além disso, tanto o *Land* de Hesse como o *Land* da Renânia-Palatinado se comprometeram e injetaram, de acordo com o calendário de pagamentos (ver Quadro 5 *infra*), mais 11,25 milhões de EUR como reserva de capital, a pagar pelo primeiro entre 2007 e 2009, e pelo último entre 2005 e 2009.

(43) Por conseguinte, o montante total do aumento de capital decidido em 2005 foi de 42 milhões de EUR.

(44) Os pagamentos eram devidos em conformidade com o calendário seguinte no Table 5 (em milhares de EUR):

Quadro 5

Calendário dos pagamentos das injeções de capital

Fraport

	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**Total**
Pagamentos relativos a injeções de capital	2 554	1 915	1 915	1 915	1 915	10 214
Reserva de capital	0	0	0	0	0	0
Total de capitais próprios						**10 214**

Land de Hesse

	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**Total**
Pagamentos relativos a injeções de capital	4 000	4 000	750	0	0	8 750
Reserva de capital	0	0	3 250	4 000	4 000	11 250
Total de capitais próprios						**20 000**

Land da Renânia-Palatinado

	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**Total**
Pagamentos relativos a injeções de capital	537	0	0	0	0	537
Reserva de capital	1 821	2 357	2 357	2 357	2 357	11 249
Total de capitais próprios						**11 786**

3.1.4. MEDIDA 4: PLTA DE 2004

(45) Dado que constituía uma condição para a aprovação do aumento de capital, a FFHG e a Fraport prorrogaram o período de vigência do PLTA de 2001 até 2014 através de um acordo celebrado em 5 de abril de 2004. No entanto, o novo acordo PLTA só começou a produzir efeitos após a aprovação da assembleia de acionistas da Fraport. Conforme o acordado pelos acionistas da FFHG relativamente ao aumento de capital, foi estabelecido no PLTA de 2004 que qualquer dívida adicional acumulada pela FFHG tinha de ser compensada pela Fraport, pelo *Land* da Renânia-Palatinado e pelo *Land* de Hesse num rácio correspondente às ações detidas por cada um.

(46) Nos termos do PLTA de 2004, a Fraport assumiu cerca de […] milhões de EUR de perdas até 2009. Por conseguinte, através dos dois PLTA consecutivos em conjunto, foram compensados pela Fraport um total de […] milhões de EUR de perdas acumuladas entre 2001 e 2009. Deste montante, […] milhões de EUR dizem respeito à depreciação de ativos e […] milhões de EUR aos pagamentos de juros sobre empréstimos para financiar infraestruturas.

(47) Em 2009, a Fraport alienou a totalidade da sua participação na FFHG ao *Land* da Renânia-Palatinado e, desse modo, resolveu também o PLTA.

3.1.5. MEDIDA 5: COMPENSAÇÃO DA FFHG POR CONTROLOS DE SEGURANÇA

(48) O *Land* da Renânia-Palatinado cobra uma taxa de segurança aeroportuária a todos os passageiros à partida do aeroporto de Frankfurt Hahn. O *Land* não efetua os controlos de segurança diretamente, mas subcontratou essa tarefa ao aeroporto que, por sua vez, subcontratou a tarefa mediante um acordo celebrado com uma empresa de segurança. Como contrapartida pela realização dos controlos de segurança, o *Land* transfere a totalidade das receitas provenientes da taxa de segurança para o aeroporto.

3.1.6. MEDIDA 6: SUBVENÇÕES DIRETAS CONCEDIDAS PELO LAND DA RENÂNIA-PALATINADO

(49) De acordo com os relatórios financeiros das *holdings* do *Land* da Renânia-Palatinado ([19]), o *Land* subvencionou a FFHG nos montantes seguintes, resumidos no Quadro 6.

([19]) Relatórios anuais das *holdings* do *Land* da Renânia-Palatinado de 1999, 2001, 2003, 2004.

Quadro 6

Subvenções diretas concedidas pelo *Land* da Renânia-Palatinado

Ano	Subvenções diretas (EUR)
1997	[…]
1998	[…]
1999	[…]
2000	[…]
Total 1997-2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
2004	[…]
Total 2001-2004	[…]

(50) As subvenções diretas anteriores a 12 de dezembro de 2000 concedidas pelo *Land* da Renânia-Palatinado à FFHG ascendem a […] milhões de EUR, enquanto as subvenções diretas concedidas pelo *Land* da Renânia-Palatinado à FFHG entre 2001 e 2004 ascendem a […] milhões de EUR.

3.2. *EVENTUAL AUXÍLIO ESTATAL CONCEDIDO PELA FFHG À RYANAIR E A TODAS AS OUTRAS COMPANHIAS AÉREAS DE PASSAGEIROS*

(51) Em 1999, a FFHG atraiu a sua primeira transportadora de baixo custo, a Ryanair. A FFHG celebrou três acordos com a Ryanair, em 1999, 2002 e 2005. Além disso, a FFHG introduziu novas taxas aeroportuárias em 2001 e 2006.

3.2.1. MEDIDA 7: ACORDO RYANAIR DE 1999

(52) O primeiro acordo com a Ryanair entrou em vigor, com efeitos retroativos, em 1 de abril de 1999 e teve um período de vigência de cinco anos («acordo Ryanair de 1999»). A Ryanair iniciou a sua atividade a partir do aeroporto de Frankfurt Hahn para Londres Stansted em 22 de abril de 1999, quando todas as condições essenciais dos acordos já tinham sido acordadas.

(53) Na sua reunião de 5 de maio de 1999, o conselho de administração da FFHG submeteu ao conselho de fiscalização uma *Deckungsbeitragsrechnung* (análise de rentabilidade) para o acordo Ryanair de 1999. Segundo a Alemanha, o conselho de fiscalização da FFHG não votou no acordo Ryanair de 1999 nem na análise de rentabilidade, uma vez que a celebração do acordo foi considerada uma matéria de gestão operacional corrente, da exclusiva competência do conselho de administração da FFHG.

(54) O Quadro 7 resume as taxas a pagar pela Ryanair nos termos do anexo 1 do acordo Ryanair de 1999.

Quadro 7

Taxas a pagar pela Ryanair nos termos do anexo 1 do acordo Ryanair de 1999

Tipo de taxa/tarifa/imposto	EUR
Taxa de retorno (por voo, incluindo taxa de aterragem, assistência a operações em pista e processamento de passageiros) ([1])	[…]
Taxa de passageiro (por passageiro à chegada)	[…]
Taxa de segurança aérea (por passageiro à partida)	[…]
Líquido de descongelação, incluindo água quente (por litro)	[…]

([1]) A taxa anual de retorno a pagar pela Ryanair nos casos de frequências de até 6 voos por dia foi fixada a um limite máximo de […] EUR.

(55) Nos termos do anexo 3 do acordo Ryanair de 1999, a FFHG recebia ainda uma comissão de […] % em cada bilhete vendido (em dinheiro ou cartão de crédito) ou emitido pelas bilheteiras da FFHG, uma comissão de […] % sobre as taxas por excesso de bagagem cobradas pela FFHG, […] EUR por cada bilhete pré-pago processado pela Ryanair e uma comissão de […] % por cada aluguer de automóvel reservado através da FFHG.

(56) A Ryanair tinha direito a apoio ao *marketing* num montante máximo anual de […] EUR, que deveria ser pago pela FFHG em prestações trimestrais, e apenas para os três primeiros anos de exploração. O apoio ao *marketing* tinha de ser utilizado exclusivamente para publicidade relativa a rotas com partida do aeroporto de Frankfurt Hahn. A Ryanair tinha de fornecer faturas comprovativas e comprovativos detalhados da forma como o dinheiro foi gasto.

3.2.2. MEDIDA 8: TABELA DE TAXAS AEROPORTUÁRIAS DE 2001

(57) Em 16 de outubro de 2001, foi aprovada e publicada pelo departamento de transporte do *Land* da Renânia-Palatinado a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 para o aeroporto de Frankfurt Hahn. Entrou em vigor, com efeitos retroativos, em 1 de outubro de 2001 ([20]).

(58) Dado que a estratégia comercial do aeroporto de Frankfurt Hahn estava centrada nas transportadoras de baixo custo que, tradicionalmente, operam aeronaves Boeing 737 ou Airbus A 319/320 com um peso máximo à descolagem («MTOW») de cerca de 50 a 80 toneladas, o aeroporto introduziu uma taxa zero de aterragem e descolagem parae aeronaves com um MTOW entre 5,7 e 90 toneladas.

(59) O Quadro 8 resume as taxas, por aeronave, no que se refere a serviços de infraestruturas centrais de assistência em escala a pagar pelas companhias aéreas ao abrigo da tabela de taxas aeroportuárias de 2001.

Quadro 8

Taxas por serviços de infraestruturas centrais de assistência em escala a pagar pelas companhias aéreas ao abrigo da tabela de taxas aeroportuárias de 2001

	Taxa por aeronave, em EUR
MTOW até 90 t	incluído na taxa de descolagem e aterragem
MTOW superior a 90 t	50,00

([20]) Processo n.º V/21-1011/1.

(60) A taxa de passageiro foi fixada em 4,35 EUR, por passageiro à chegada. A taxa de segurança por passageiro, baseada no número de passageiros a bordo da aeronave aquando da partida, é de 4,35 EUR por passageiro, a pagar ao Departamento dos Transportes e Autoestradas — Secção de Transporte Aéreo do *Land* da Renânia-Palatinado.

(61) Por cada aproximação de uma aeronave ao abrigo das regras de voo por instrumentos, tem de ser paga uma taxa de aproximação do controlo aéreo ao operador aeroportuário. Essa taxa, destinada a voos comerciais e não comerciais, está incluída na taxa de aterragem e descolagem, caso o voo tenha outra finalidade que não a formação e instrução. Por conseguinte, é igual a zero para as aeronaves às quais se aplica a taxa zero de aterragem e descolagem.

3.2.3. MEDIDA 9: ACORDO RYANAIR DE 2002

(62) O segundo acordo com a Ryanair é de 14 de fevereiro de 2002 («acordo Ryanair de 2002») e foi apresentado ao conselho de fiscalização da FFHG durante a sua reunião em 16 de novembro de 2001. A ata da reunião refere que a maioria dos membros do conselho de fiscalização aprovou esse acordo.

(63) A cópia do acordo Ryanair de 2002 apresentada à Comissão não se encontra assinada. Segundo a Alemanha, embora esse acordo nunca tenha sido assinado, foi no entanto aplicado pelas partes desde 14 de fevereiro de 2002.

(64) Segundo a Alemanha, o acordo Ryanair de 2002 substituiu o acordo Ryanair de 1999 e foi celebrado por um prazo de […] anos (até […]). No entanto, a taxa de passageiro manteve-se idêntica à do acordo inicial de 1999. A Ryanair tem a opção de prorrogar o acordo nos mesmos termos e condições até […].

(65) O acordo Ryanair de 2002 baseia-se no acordo-tipo de assistência em escala da Associação do Transporte Aéreo Internacional, que foi adaptado às necessidades das partes. É constituído pelos seguintes elementos:

i. O acordo principal

ii. Anexo A — Descrição dos serviços de assistência em escala;

iii. Anexo B — 1.0 Localização, serviços e taxas acordados para o aeroporto de Frankfurt Hahn;

iv. Segundo anexo B — 1.0 Localização, serviços e taxas acordados para o aeroporto de Frankfurt Hahn;

v. Anexo 3 e Apêndices 1 a 3 ([21]) do anexo B — 1.0;

vi. Anexo C — Taxas aeroportuárias;

vii. Anexo D — Descrição do pacote de serviços de assistência em escala «Hahn-Smart»;

viii. Terceiro anexo B — Localização, serviços e taxas acordados para o aeroporto de Frankfurt Hahn — «Acordo relativo ao aeroporto central»;

ix. Anexo E — Acordo de *marketing*.

(66) O acordo principal, o anexo A e o anexo B — 1.0 são meras cópias do formulário-tipo. As partes não preencheram nenhum dos campos, já que esta parte do formulário-tipo não era aplicável.

(67) O segundo anexo B — 1.0 foi preenchido pelas partes, no que se refere aos nomes das partes, às contas bancárias e ao preço do líquido de descongelação ([…] EUR por litro) e da água quente ([…] EUR por litro).

(68) O anexo 3 e os seus anexos 1 a 3 referem-se a «novos acordos estratégicos» entre as partes. Dizem respeito às disposições técnicas relativas ao espaço para a assistência em escala, a emissão de bilhetes e exposição da marca no aeroporto.

([21]) Anexo 3: A FFHG recebeu uma comissão de […] % em cada bilhete vendido (em dinheiro ou cartão de crédito) ou emitido pelas bilheteiras da FFHG, uma comissão de […] % sobre as taxas por excesso de bagagem cobradas pela FFHG, […] EUR por cada bilhete pré-pago processado pela Ryanair e uma comissão de […] % por cada aluguer de automóvel reservado através da FFHG.

(69) O anexo D estabelece que relativamente à assistência em escala se aplicam as taxas resumidas no Quadro 9, sob reserva de um tempo de imobilização não superior a 30 minutos.

Quadro 9

Taxas de assistência em escala no caso de imobilização máxima de 30 minutos

Aeronaves com um MTOW	Unidade	EUR
Até 5,7 toneladas	Assistência	[…]
Até 14 toneladas	Assistência	[…]
Até 20 toneladas	Assistência	[…]
Até 90 toneladas	Assistência	[…]
Mais de 90 toneladas	Assistência	[…]

(70) Os campos em branco relativos a aeronaves «até» e «mais de» […] toneladas parecem indicar que […] faturou relativamente a aeronaves entre […] e […] toneladas ([22]).

(71) O anexo E (ou seja, o Acordo Hahn-Smart) confirma esta análise. Estabelece, no ponto 1:

«[…]».

(72) O nível das taxas aeroportuárias esteve congelado até 30 de abril de 2004 e, posteriormente, tinha de ser ajustado por referência ao Índice de Preços ao Consumidor alemão, caso este aumentasse mais de […] % em relação ao ano anterior.

(73) O anexo E prevê igualmente o pagamento de apoio ao *marketing*. A Ryanair tem direito ao seguinte apoio ao *marketing*:

i. pagamentos pontuais de […] EUR para cada nova rota com partida do aeroporto de Frankfurt Hahn e estabelecida após 13 de fevereiro de 2002, e

ii. descontos nas taxas aeroportuárias, dependentes do número de aeronaves com base no aeroporto de Frankfurt Hahn e do número de passageiros desembarcados, conforme resumido no Quadro 10.

Quadro 10

Descontos nas taxas aeroportuárias

Número de aeronaves com base no aeroporto de Frankfurt Hahn	Apoio ao *marketing* por passageiro (EUR)
Até 2	[…]
3 a 4	[…]
5-8	[…] ([1])

([1]) […].

([22]) O mesmo resulta do ponto 68 do teste do operador numa economia de mercado apresentado pela PwC em nome do *Land* da Renânia-Palatinado.

(74) O anexo E prevê igualmente que é adicionado IVA aos pagamentos ou preços do acordo, na medida em que seja aplicável a legislação do imposto sobre o volume de negócios.

(75) […].

(76) Em conclusão, segundo o acordo Ryanair de 2002, a companhia aérea paga as taxas resumidas no Quadro 11.

Quadro 11

Perspetiva geral das taxas aeroportuárias a pagar pela Ryanair

Tipo de taxa/tarifa/imposto	EUR
taxa de passageiro (por passageiro à chegada)	[…]
Taxa de segurança aérea (por passageiro à partida)	[…]
Líquido para descongelação (por litro)	[…]
Água quente (por litro)	[…]
Receitas de bilhetes pré-pagos processados pela Ryanair	[…]

3.2.4. MEDIDA 10: ACORDO RYANAIR DE 2005

(77) Em 4 de novembro de 2005, foi acordada uma alteração ao acordo de 2002, o «*Acordo Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Entrega das aeronaves 6 a 18 — de 2005 a 2012*» («acordo Ryanair de 2005»). Em 18 de novembro de 2005, foi aprovada pelo conselho de fiscalização da FFHG a celebração do acordo Ryanair de 2005.

(78) As partes pertinentes do acordo Ryanair de 2005 são as seguintes:

i. […];

ii. […];

iii. […];

iv. […].

(79) O acordo Ryanair de 2005 é válido até […]. Os outros elementos do acordo Ryanair de 2002, em especial o acordo principal e o anexo E (ou seja, o Acordo Hahn-Smart), foram igualmente prorrogados até […].

(80) O Quadro 12 indica o número de aeronaves da Ryanair que terão base no aeroporto de Frankfurt Hahn e o volume de passageiros previsto, no âmbito do acordo Ryanair de 2005:

Quadro 12

Aeronaves da Ryanair e aumento previsto de passageiros no âmbito do acordo Ryanair de 2005

Ano	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
N.º de aeronaves	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passageiros (milhões)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(81) O Quadro 13 apresenta uma panorâmica do sistema de descontos sobre taxas aeroportuárias introduzidos pelo acordo Ryanair de 2005.

Quadro 13

Descontos aeroportuários alterados introduzidos pelo acordo Ryanair de 2005

Em EUR		Média total dos descontos por passageiro	Taxa média por passageiro
Desconto sobre todos os passageiros à chegada	[…]	[…]	[…]
Desconto adicional sobre todos os passageiros à partida, acima dos […] Milhões e até […] milhões por ano	[…]	[…]	[…]
Desconto adicional sobre todos os passageiros à partida, acima dos […] milhões por ano	[…]	[…]	[…]

(82) […].

3.2.5. MEDIDA 11: TABELA DE TAXAS AEROPORTUÁRIAS DE 2006

(83) A tabela de taxas aeroportuárias de 2006 para o aeroporto de Frankfurt Hahn foi aprovada pelo departamento de transportes do *Land* da Renânia-Palatinado em 26 de abril de 2006 ([23]) e entrou em vigor em 1 de junho de 2006. Observa os mesmos princípios básicos da tabela de taxas aeroportuárias de 2001 (ver considerando 57 e seguintes, *supra*).

(84) Em comparação com a tabela anterior, as alterações dizem respeito às taxas de aterragem e descolagem, à taxa de passageiro e ao apoio ao *marketing*. A tabela de taxas aeroportuárias de 2006 mantém os dois princípios fundamentais da tabela de taxas aeroportuárias de 2001:

i. As taxas de controlo do tráfego aéreo e as taxas de assistência em escala estão incluídas nas taxas de descolagem e aterragem;

ii. As aeronaves com um MTOW superior a 5,7 toneladas não têm de pagar taxas de descolagem e aterragem (nem taxas de controlo do tráfego aéreo ou taxas de assistência em escala).

(85) A tabela de 2006 introduz, no entanto, duas limitações a esses princípios. Em primeiro lugar, apenas as aeronaves de passageiros podem usufruir dessas vantagens. Em segundo lugar, as vantagens limitam-se às aeronaves com um tempo de imobilização inferior a 30 minutos.

(86) Além disso, as taxas por passageiro são determinadas por passageiro à partida e em função do número total de passageiros transportados pela companhia aérea (à partida e à chegada) à qual pertence o avião. O Quadro 14 fornece uma perspetiva geral das taxas por passageiro a pagar ao abrigo da tabela de taxas aeroportuárias de 2006, em função do número total de passageiros à partida e à chegada.

Quadro 14

Taxas por passageiro ao abrigo da tabela de taxas aeroportuárias de 2006.

Número total de passageiros à chegada	Taxa de passageiro por passageiro à partida, em EUR	Montante mínimo do total das taxas aeroportuárias a pagar, em EUR
Inferior a 100 000	5,35	
100 001 — 250 000	4,40	267 500,00

([23]) Processo número V/20-1011/1.

Número total de passageiros à chegada	Taxa de passageiro por passageiro à partida, em EUR	Montante mínimo do total das taxas aeroportuárias a pagar, em EUR
250 001 — 500 000	3,85	550 000,00
500 001 — 750 000	3,45	962 500,00
750 001 — 1 000 000	3,15	1 293 750,00
1 000 001 — 1 500 000	2,90	1 575 000,00
1 500 001 — 2 000 000	2,68	2 175 000,00
2 000 001 — 3 000 000	2,48	2 680 000,00
3 000 001 — 5 400 000	2,48 por passageiro, 1 a 3 000 000 2,24 por passageiro 3 000 001 a 5 400 000	Não aplicável
5 400 001 — 10 000 000	2,48 por passageiro, 1 a 3 000 000 2,24 por passageiro 3 000 001 a 5 400 000 2,21 por passageiro 5 400 001 a 10 000 000	Não aplicável
Mais de 10 000 000	2,48 por passageiro, 1 a 3 000 000 2,24 por passageiro 3 000 001 a 5 400 000 2,21 por passageiro 5 400 001 a 10 000 000 2,19 por passageiro	Não aplicável

(87) O Quadro 15 apresenta o montante de apoio ao *marketing* que pode ser concedido às companhias aéreas que utilizam o aeroporto.

Quadro 15

Apoio ao *marketing*

Número total de passageiros à partida	Número mínimo de destinos e frequência a partir do aeroporto de Frankfurt Hahn	Apoio ao *marketing*, em EUR
5 000-100 000	[…]	[…]
100 001-250 000	[…]	[…]
250 001-500 000	[…]	[…]
500 001-750 000	[…]	[…]
750 001-1 000 000	[…]	[…]

(88) Além disso, o apoio ao *marketing* é regido por um documento separado, disponível no sítio *web* do aeroporto de Frankfurt Hahn. Um apoio único ao *marketing* é concedido nas seguintes condições:

i. São elegíveis os voos para destinos que não tenham sido oferecidos pelo aeroporto de Frankfurt Hahn nos últimos 24 meses;

ii. O apoio máximo é de 33,3 % dos custos comprovados com *marketing* para um novo destino;

iii. A companhia aérea tem de demonstrar a rentabilidade a médio prazo do novo destino através de documentos comprovativos adequados;

iv. A FFHG pode solicitar o reembolso do apoio ao *marketing* no caso de a companhia aérea não cumprir as suas obrigações no que respeita ao novo destino.

3.3. *MEDIDAS FORA DO ÂMBITO DE APLICAÇÃO DA DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO DE 2008 (MEDIDA 12)*

(89) A Alemanha comprometeu-se a injetar […] milhões de EUR no capital próprio da FFHG para refinanciar os empréstimos daquela entidade.

(90) Esses fundos refinanciam medidas em matéria de infraestruturas, decididas de forma irrevogável pelas autoridades públicas antes de 31 de dezembro de 2012, mas que não estavam cobertas através de PLTA, de aumentos de capital ou de outras subvenções.

4. **MOTIVOS PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO E APRECIAÇÃO INICIAL**

4.1. *EVENTUAL AUXÍLIO ESTATAL CONCEDIDO À FFHG*

4.1.1. MEDIDA 1: PLTA DE 2001

(91) No que diz respeito ao PLTA de 2001, a Comissão concluiu, na decisão de início do procedimento de 2008, que as perdas anuais foram assumidas pela Fraport, uma empresa maioritariamente pública. Por conseguinte, a Comissão determinou que é necessário apreciar se se pode considerar que a Alemanha participou na celebração do PLTA de 2001.

(92) No acórdão *Stardust Marine* ([24]), o Tribunal de Justiça estabeleceu que os recursos de uma empresa de direito privado com participação maioritária de capital público constituem recursos estatais. A Comissão considerou que a celebração do acordo devia igualmente ser imputável ao Estado, dado que teria sido impossível efetuá-lo sem ter em conta as exigências das autoridades públicas.

(93) Além disso, contrariamente às alegações apresentadas pela Alemanha, a Comissão manifestou dúvidas de que um investidor numa economia de mercado tivesse celebrado semelhante acordo, uma vez que este parecia prefigurar claramente uma vantagem para a FFHG, exonerando-a de um encargo financeiro que de outra forma teria tido de suportar.

(94) A Comissão considerou igualmente que a medida era seletiva, pois apenas as perdas da FFHG eram cobertas, e que a medida em causa falseava ou ameaçava falsear a concorrência no mercado dos operadores aeroportuários e afetava as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(95) A Comissão considerou assim, a título preliminar, que a medida em questão poderia constituir um auxílio estatal sob a forma de auxílio ao funcionamento.

(96) Dado que a Alemanha não forneceu quaisquer provas nem defendeu que este tipo de auxílio poderia ser considerado compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, e tendo em conta as Orientações relativas à aviação de 2005, a Comissão manifestou sérias dúvidas quanto ao facto de o auxílio poder ser considerado compatível.

([24]) Processo C-482/99 França/Comissão («*Stardust Marine*»), Col. 2002, p. I-4397, n.ºs 51 e seguintes.

4.1.2. MEDIDA 2: AUMENTO DE CAPITAL DE 2001

(97) Na decisão de início do procedimento de 2008, a Comissão considerou que a Fraport e o *Land* da Renânia-Palatinado tinham aumentado o capital da FFHG em 27 milhões de EUR, contribuindo com 19,7 milhões de EUR e 7,3 milhões de EUR, respetivamente. No que se refere à existência de auxílio, a Comissão salientou que os recursos da Fraport, bem como os do *Land* da Renânia-Palatinado, constituem recursos estatais, de acordo com os critérios estabelecidos no processo *Stardust Marine* ([25]). Além disso, a Comissão considerou, a título preliminar, que as decisões da Fraport são igualmente suscetíveis de ser imputáveis ao Estado.

(98) Além disso, a Comissão indicou que não estava convencida de que se encontrasse satisfeito o teste do operador numa economia de mercado («market economy operator test» — «MEOT») no que se refere ao aumento de capital. A Comissão aceitou, em princípio, que uma apreciação realizada por uma ou mais empresas de auditoria independentes pode servir como prova de que uma transação ocorreu pelo valor de mercado ([26]). No entanto, a Comissão expressou dúvidas de que o relatório entregue pela PwC por conta da Fraport fosse suficiente para excluir a presença de uma vantagem.

(99) As dúvidas deviam-se ao teor do MEOT realizado pela PwC, dado que era puramente qualitativo e não avaliava o custo de uma desvinculação por parte da Fraport. O relatório também não quantificava nem explicava em pormenor os «riscos elevados» identificados pela BCG e pelo SD da Fraport, e, em geral, limitava a apreciação à Fraport, sem ter em conta se o *Land* da Renânia-Palatinado agiu como um investidor numa economia de mercado. Por estes motivos, a Comissão não pôde excluir a hipótese de o aumento de capital conferir uma vantagem à FFHG.

(100) A Comissão considerou igualmente que a medida era seletiva, pois o aumento de capital de 2001 foi concedido apenas à FFHG, e que falseava ou ameaçava falsear a concorrência no mercado dos operadores aeroportuários e afetava as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(101) A Comissão considerou, por conseguinte, a título preliminar, que a medida em questão poderia constituir um auxílio estatal sob a forma de auxílio ao investimento e manifestou dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado interno, nomeadamente tendo em conta o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado e as Orientações relativas à aviação de 2005.

4.1.3. MEDIDA 3: AUMENTO DE CAPITAL DE 2004

(102) No que diz respeito ao segundo aumento de capital, a Comissão observou que, em 2004, os acionistas existentes da FFHG aumentaram o seu capital autorizado em 10,75 milhões de EUR, contribuindo a Fraport com um montante de 10,21 milhões de EUR e o *Land* da Renânia-Palatinado com 0,54 milhões de EUR. Além disso, o *Land* de Hesse tornou-se um novo acionista, contribuindo com mais 8,75 milhões de EUR. Além disso, tanto o *Land* da Renânia-Palatinado como o *Land* de Hesse comprometeram-se a contribuir, cada um, com 11,25 milhões de EUR para reservas de capital.

(103) A Comissão adotou *mutatis mutandis* para este aumento de capital o mesmo raciocínio que adotara para o de 2001 (ver secção 4.1.2) relativamente à existência de auxílio e colocou as mesmas dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado interno.

4.1.4. MEDIDA 4: PLTA DE 2004

(104) De acordo com a decisão de início do procedimento de 2008, a Fraport assumiu, ao abrigo do PLTA de 2004, perdas da FFHG que ascenderam a pelo menos […] milhões de EUR. A Comissão aplicou *mutatis mutandis* o mesmo raciocínio exposto em relação ao PLTA de 2001 — ver considerando 91 e seguintes. Em relação ao MEOT apresentado pela PwC, a Comissão teve dúvidas sobre a sua fiabilidade, dado que a apreciação era, em grande medida, qualitativa. Por conseguinte, a Comissão considerou que o PLTA de 2004 constitui um auxílio ao funcionamento e manifestou dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado interno, em especial tendo em conta as Orientações relativas à aviação de 2005.

([25]) *Acórdão Stardust Marine*, n.º 51 e seguintes.
([26]) Ver a comunicação da Comissão no que respeita a auxílios estatais no âmbito da venda de terrenos e imóveis públicos, ponto II.2.

4.1.5. MEDIDA 5: COMPENSAÇÃO DA FFHG POR CONTROLOS DE SEGURANÇA

(105) A Comissão indicou, na decisão de início do procedimento de 2008, que os serviços de segurança aeroportuária não são de natureza económica e não se inserem no âmbito de aplicação das regras relativas aos auxílios estatais ([27]).

(106) Em seguida, a Comissão observou que a análise económica da PwC parecia indicar que o *Land* da Renânia-Palatinado sobrecompensou a FFHG pela realização de controlos de segurança. A este respeito, a Comissão salientou que a referida vantagem foi financiada através de recursos estatais e era suscetível de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros. Assim, a Comissão considerou que a sobrecompensação constituiu um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(107) No que diz respeito à apreciação da compatibilidade dos referidos auxílios ao funcionamento, a Comissão aplicou *mutatis mutandis* o mesmo raciocínio exposto em relação ao PLTA de 2001 — ver considerando 95 e seguintes. Seria ainda possível apreciar a compatibilidade com o mercado interno com base no artigo 106.º, n.º 2, do Tratado. No entanto, a Alemanha não forneceu qualquer indicação de que teria sido imposta uma obrigação de serviço público à FFHG. Por conseguinte, a Comissão não encontrou uma base jurídica para declarar a sobrecompensação decorrente da taxa de segurança compatível com o mercado interno.

4.1.6. MEDIDA 6: SUBVENÇÕES DIRETAS PELO LAND DA RENÂNIA-PALATINADO

(108) A Comissão observou, na sua decisão de início do procedimento de 2008, que as subvenções diretas concedidas no período de 2001 a 2004 parecem ter sido concedidas sem contrapartida, a partir de recursos estatais (nomeadamente do orçamento geral do *Land* da Renânia-Palatinado) e de forma seletiva (apenas à FFHG). A Comissão considerou que essas subvenções são suscetíveis de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros. Por conseguinte, a Comissão considerou, a título preliminar, que constituíam um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, sob a forma de auxílios ao investimento.

(109) A Comissão manifestou igualmente dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio com o mercado interno, nomeadamente tendo em conta o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado e as Orientações relativas à aviação de 2005.

4.2. *EVENTUAL AUXÍLIO ESTATAL CONCEDIDO PELA FFHG À RYANAIR E A TODAS AS OUTRAS COMPANHIAS AÉREAS QUE TRANSPORTAM PASSAGEIROS*

4.2.1. MEDIDA 7: ACORDO RYANAIR DE 1999

(110) Relativamente ao acordo Ryanair de 1999, a Comissão salientou, em geral, na decisão de início do procedimento de 2008, que uma redução ou sistema de reduções que conceda um tratamento preferencial a uma determinada atividade é suscetível de ser abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 107.º do Tratado.

(111) A Comissão considerou que como a FFHG é predominantemente uma empresa pública, os seus recursos constituem recursos estatais. A Comissão salientou, em relação ao acordo Ryanair de 1999, que apesar de o conselho de fiscalização não ter votado este acordo, também não aprovou qualquer moção nem tomou medidas que levassem a supor que se lhe opunha. Por conseguinte, a Comissão observou que não dispunha de indicações que lhe permitissem concluir que o acordo Ryanair de 1999 não era imputável ao Estado.

(112) Além disso, a Comissão manifestou dúvidas sobre a questão de saber se um investidor de mercado privado teria celebrado o acordo Ryanair de 1999. A Comissão observou, a este respeito, que as taxas impostas pela FFHG à Ryanair não cobriram a totalidade dos custos da FFHG e, por conseguinte, pareciam conferir uma vantagem à Ryanair.

([27]) Ponto 33 das Orientações relativas à aviação de 2005.

(113) A Comissão sublinhou igualmente que os custos do novo terminal, de cerca de […] milhões de EUR, não foram tidos em conta no MEOT apresentado pela Alemanha. A título preliminar, a Comissão rejeitou a alegação da Alemanha de que em 1999 o HHN precisava, de qualquer forma, de um novo terminal de passageiros, e de que a capacidade para 1,25 milhões de passageiros por ano era muito superior ao volume de passageiros que se previa ser gerado pela Ryanair, dado que a Ryanair era a única grande transportadora aérea de passageiros no aeroporto de Frankfurt Hahn em 1999. Por estes motivos, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao MEOT entregue pela Alemanha.

(114) A Comissão considerou igualmente que o acordo Ryanair de 1999 é uma medida seletiva e específica, dado que apenas a Ryanair beneficiou de tais condições nas negociações com a FFHG, e que a medida em causa falseia ou ameaça falsear a concorrência no mercado das companhias aéreas e afeta as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(115) Por conseguinte, a Comissão considerou, a título preliminar que, dado que a medida parecia não cumprir o MEOT e era imputável ao Estado, o acordo Ryanair de 1999 constituiria um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado. Além disso, a Comissão não viu fundamentos jurídicos para declarar compatível com o mercado interno um auxílio permanente ao funcionamento a favor de uma companhia aérea.

4.2.2. MEDIDA 8: TABELA DE TAXAS AEROPORTUÁRIAS DE 2001

(116) Na decisão de início do procedimento de 2008, a Comissão analisou igualmente se a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 podia constituir um auxílio estatal à Ryanair. A Comissão considerou, a este respeito, que, uma vez que a FFHG e a Fraport são empresas detidas predominantemente por autoridades públicas, os seus recursos constituem recursos estatais e a sua conduta será igualmente imputável ao Estado.

(117) A Comissão manifestou dúvidas sobre se a estrutura de taxas da tabela de taxas aeroportuárias de 2001 foi fixada por forma a permitir a gestão rentável do aeroporto, já que a Alemanha não tinha fornecido um MEOT para a referida tabela. Dado que a Ryanair parecia ter sido a única companhia aérea de passageiros a utilizar o aeroporto entre 2001 e 2003, e que manteve mais de 95 % do volume de passageiros até 2006, os resultados do MEOT para o acordo Ryanair de 2002, que se baseou na tabela de taxas aeroportuárias de 2001 e introduziu um apoio adicional ao *marketing*, serviram de índice de referência. Com base nas informações fornecidas, a Comissão manifestou dúvidas sobre se foi cumprido o MEOT no que se refere à tabela de taxas aeroportuárias de 2001.

(118) A Comissão considerou que a medida era seletiva, dado que apenas as companhias aéreas que utilizavam o aeroporto de Frankfurt Hahn beneficiaram da tabela de taxas aeroportuárias de 2001, e que essa medida falseava ou ameaçava falsear a concorrência e afetava as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(119) Por conseguinte, no que diz respeito à tabela de taxas aeroportuárias de 2001, a Comissão considerou a título preliminar que poderia constituir um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado. Além disso, a Comissão não encontrou fundamentos jurídicos para declarar compatível com o mercado interno um auxílio permanente ao funcionamento a favor de uma companhia aérea.

4.2.3. MEDIDA 9: ACORDO RYANAIR DE 2002

(120) Relativamente à questão dos recursos estatais, a Comissão aplicou o mesmo raciocínio *mutatis mutandis* que para o acordo Ryanair de 1999, debatido na secção 4.2.1 (considerando 110 e seguintes). Relativamente à imputabilidade da medida, o acordo Ryanair de 2002 foi formalmente aprovado pelo conselho de fiscalização da FFHG, que é controlado por membros nomeados pelas autoridades públicas. Por conseguinte, a Comissão considerou, a título preliminar, que o acordo Ryanair de 2002 era imputável à Alemanha.

(121) Além disso, a Comissão manifestou dúvidas sobre se um investidor numa economia de mercado teria celebrado o acordo Ryanair de 2002. A este respeito, a Comissão teve dúvidas em relação ao cálculo apresentado pela Alemanha. Além disso, a Comissão levantou dúvidas quanto ao cálculo dos custos, dado que os custos relativos às infraestruturas aeroportuárias gerais e à gestão geral do aeroporto apresentados pela Alemanha se basearam em custos marginais e não em custos médios. Além disso, o nível das taxas aeroportuárias esteve congelado até 30 de abril de 2004 e, posteriormente, tinha de ser ajustado por referência ao Índice de Preços ao Consumidor alemão, caso este aumentasse mais de […] % em relação ao ano anterior.

(122) Relativamente à seletividade, à distorção da concorrência e aos efeitos sobre as trocas comerciais, a Comissão aplicou o mesmo raciocínio *mutatis mutandis* que para o acordo Ryanair de 1999 — ver secção 4.2.1 (considerando 110 e seguintes).

(123) Por conseguinte, a Comissão considerou, a título preliminar, que o acordo Ryanair de 2002 poderia constituir um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado. Além disso, a Comissão não entendeu haver fundamentos jurídicos para declarar compatível com o mercado interno um auxílio permanente ao funcionamento a favor de uma companhia aérea.

4.2.4. MEDIDA 10: ACORDO RYANAIR DE 2005

(124) Relativamente à questão dos recursos estatais, a Comissão aplicou o mesmo raciocínio *mutatis mutandis* que para o acordo Ryanair de 1999, debatido na secção 4.2.1 (considerando 110 e seguintes). Quanto à questão de saber se existia uma vantagem económica, a Comissão manifestou dúvidas no que diz respeito ao MEOT apresentado pela Alemanha, dado que não existiam informações suficientes para verificar os cálculos e que os investimentos induzidos pelo aument do número de passageiros não foram, de modo algum, tidos em conta ou imputados à Ryanair.

(125) Além disso, a Comissão indicou que, apesar de o acordo Ryanair de 2005 diferir dos acordos Ryanair de 1999 e 2002, devido à introdução de um tipo de sistema de sanções contratuais caso a Ryanair não gerasse o volume de passageiros determinado contratualmente, tinha dúvidas quanto à eficácia dessas sanções.

(126) Relativamente à seletividade, à distorção da concorrência e aos efeitos sobre as trocas comerciais, a Comissão aplicou o mesmo raciocínio *mutatis mutandis* que para o acordo Ryanair de 1999 — ver secção 4.2.1 (considerando 110 e seguintes).

(127) A Comissão concluiu que o acordo Ryanair de 2005 poderia constituir igualmente um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado. A Comissão não encontrou fundamentos jurídicos para declarar compatível com o mercado interno um auxílio permanente ao funcionamento a favor de uma companhia aérea.

4.2.5. MEDIDA 11: TABELA DE TAXAS AEROPORTUÁRIAS DE 2006

(128) No que diz respeito à tabela de taxas aeroportuárias de 2006, a Alemanha só tinha facultado parcialmente à Comissão uma justificação económica, sob a forma de um MEOT. A Comissão indicou na sua decisão de início do procedimento de 2008, que, com a informação incompleta, não conseguia verificar se, tal como a Alemanha defendia, as economias de escala justificavam a diferenciação das taxas de passageiro. Além disso, as justificações económicas apresentadas para a tabela de taxas aeroportuárias de 2006 deixaram diversas questões em aberto, como quais os custos que estão incluídos na cobertura de custos e o motivo pelo qual o apoio ao *marketing* não foi incluído na justificação económica da tabela.

(129) A Comissão considerou que a medida era seletiva, dado que apenas as companhias aéreas que utilizavam o aeroporto de Frankfurt Hahn beneficiaram da tabela de taxas aeroportuárias de 2006, e que a medida em questão falseava ou ameaçava falsear a concorrência e afetava as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(130) Por conseguinte, no que diz respeito à tabela de taxas aeroportuárias de 2006, a Comissão considerou, a título preliminar, que poderia constituir um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado. Além disso, a Comissão não entendeu haver fundamentos jurídicos para declarar compatível com o mercado interno um auxílio permanente ao funcionamento a favor de uma companhia aérea.

5. **OBSERVAÇÕES DA ALEMANHA**

(131) No decurso do presente procedimento, a Alemanha apresentou observações e análises económicas detalhadas.

5.1. *OBSERVAÇÕES GERAIS*

(132) Nas suas observações, a Alemanha teceu, em primeiro lugar, algumas considerações de fundo de caráter geral sobre o aeroporto de Frankfurt Hahn. A Alemanha insistiu que se esperava que o projeto do aeroporto de Frankfurt Hahn se tornasse uma empresa privada rentável a partir do momento da sua conversão. Por

conseguinte, a Fraport envolveu-se de forma estratégica com vista à rentabilidade do aeroporto a longo prazo. De acordo com a Alemanha, o aeroporto de Frankfurt Hahn foi pioneiro na Europa, com o seu modelo de negócios vocacionado para transportadoras de baixo custo, infraestruturas bastante simplificadas e custos de capital reduzidos. No entanto, a Alemanha defendeu que o horizonte temporal necessário para alcançar resultados operacionais positivos nesse tipo de projeto de infraestruturas seria de cerca de 20 anos. A Alemanha salientou que o aeroporto de Frankfurt Hahn tinha tido um resultado positivo em termos de EBITDA pela primeira vez em 2006, logo oito anos após a sua entrada no mercado, o que provaria a sua viabilidade económica. Segundo a Alemanha, o aeroporto de Frankfurt Hahn foi aquele que apresentou o crescimento mais rápido na Alemanha.

(133) Além disso, a Alemanha considera que as medidas relativas ao aeroporto de Frankfurt Hahn foram tomadas exclusivamente em conformidade com o princípio do investidor numa economia de mercado. Segundo a Alemanha, se uma empresa privada da mesma dimensão e numa situação comparável também tivesse realizado o financiamento com base numa lógica comercial, tal permitiria excluir qualquer vantagem. A Alemanha defendeu que a Comissão deveria apenas apreciar se a respetiva medida é fundamentada numa ótica comercial e não se será bem-sucedida sem qualquer dúvida razoável. Além disso, a Alemanha remeteu para o princípio da igualdade das empresas públicas e privadas, nos termos do qual os fundos que o Estado oferece a uma empresa em conformidade com as condições de mercado não serão considerados um auxílio estatal. Em suma, segundo a Alemanha, as medidas concedidas ao aeroporto de Frankfurt Hahn foram concedidas em conformidade com as condições de mercado; o MEOT que a Alemanha apresentou comprovaria isso mesmo. Após estas observações gerais, a Alemanha desenvolveu as medidas apreciadas na decisão de início do procedimento de 2008.

5.2. *ALEGADO AUXÍLIO ESTATAL CONCEDIDO À FFHG*

5.2.1. MEDIDA 1: PLTA DE 2001

(134) A Alemanha defendeu que as normas relativas aos auxílios estatais não são aplicáveis ao PLTA de 2001, dado que foi celebrado em agosto de 1999, ou seja, antes do acórdão do Tribunal de Justiça no processo *Aéroports de Paris* ([28]), de 24 de outubro de 2002. Segundo a Alemanha, a decisão tomada em primeira instância pelo Tribunal Geral só se tornou definitiva após ser proferido o acórdão do Tribunal de Justiça e apenas quando ficou esclarecido que os aeroportos eram considerados empresas e, por conseguinte, abrangidos pelo âmbito de aplicação das normas relativas aos auxílios estatais. Essa abordagem seria confirmada posteriormente no acórdão *Leipzig-Halle* ([29]).

(135) A Alemanha afirmou ainda que não foram utilizados recursos estatais. A este respeito, a Alemanha explicou que as perdas assumidas pela Fraport não oneraram o orçamento do Estado. Além disso, a Alemanha defendeu que as decisões tomadas pela Fraport não eram imputáveis à Alemanha, dado que os acionistas públicos não estavam em condições de exercer uma influência determinante. A este respeito, a Alemanha salientou que teria de ser verificado, em cada caso individual, se os recursos de uma empresa eram efetivamente controlados pelo Estado. Segundo a Alemanha, o facto de os acionistas serem na sua maioria públicos não é suficiente para presumir que o PLTA de 2001 envolve recursos estatais.

(136) Segundo a Alemanha, os acionistas não podem determinar o comportamento do conselho de administração no caso de uma sociedade alemã por ações, uma *Aktiengesellschaft*, como a Fraport. Na opinião da Alemanha, a Fraport é uma empresa independente, cotada na bolsa de valores, e os organismos públicos regionais não exercem controlo permanente sobre os seus fundos. A Alemanha explicou que, em conformidade com o ponto 76 da *Aktiengesetz* (a lei alemã relativa às sociedades por ações, «AktG»), o conselho de administração dispõe de amplos poderes de tomada de decisão, independentemente dos acionistas. A Alemanha defendeu que, nos processos *Stadtwerke Brixen AG* ([30]) e *Carbotermo* ([31]), o Tribunal de Justiça já reconheceu a natureza da sociedade alemã cotada na bolsa e a independência considerável de que o seu conselho de administração goza em relação aos acionistas. Nesse sentido, as autoridades públicas não podiam controlar a gestão corrente da Fraport.

(137) A este respeito, a Alemanha explicou que a Fraport não estava, de forma alguma, incorporada nas estruturas da administração pública, que a Fraport não era responsável perante a Alemanha pelas suas ações e não estava, de

([28]) Processo T-128/89, *Aéroports de Paris/Comissão*, Col. 2000, p. II-3929, confirmado pelo acórdão no processo C-82/01P, *Aéroports de Paris/Comissão*, Col. 2002, p. I-9297.
([29]) Processos apensos T-443/08 e T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Comissão* (doravante: «acórdão Leipzig/Halle»), Col. 2011, p. II-1311, designadamente os n.os 93-94; confirmado pelo acórdão no processo C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Comissão*, Col. 2012, ainda não publicado.
([30]) Processo C-458/03, *Stadtwerke Brixen AG*, Col. 2005, p. I-08585, n.º 67.
([31]) Processo C-340/04, *Carbotermo*, Col. 2006, p. I-04137, n.º 36 e seguintes.

forma alguma, subordinada à administração pública. Embora a Alemanha tenha reconhecido que os acionistas públicos participaram na tomada de decisão da assembleia geral de acionistas no decurso da qual foi decidido o PLTA de 2001, a Alemanha defendeu que tal não significa que os acionistas públicos tivessem feito algo mais do que exercer os seus legítimos direitos e obrigações enquanto acionistas.

(138) Além disso, a Alemanha declarou que o PLTA de 2001 não conferiu qualquer vantagem à FFHG. Remeteu para o MEOT realizado pela PwC a este respeito, que considerou que qualquer investidor numa economia de mercado teria igualmente celebrado esse acordo. Além disso, a Alemanha declarou que os riscos e vantagens do PLTA de 2001 foram uniformemente distribuídos e que este também fazia sentido do ponto de vista do direito fiscal. Em termos gerais, a Alemanha descreveu o PLTA de 2001 como uma medida perfeitamente normal de um grupo de empresas, para aplicar uma política estrutural global ou setorial.

5.2.2. MEDIDA 2: AUMENTO DE CAPITAL DE 2001

(139) A Alemanha explicou que o aumento de capital de 2001 era necessário, dado que um financiamento externo dos investimentos na sua infraestrutura teria prejudicado demasiado os resultados anuais da FFHG a curto prazo.

(140) A Alemanha declarou que o aumento de capital de 2001 foi decidido pelo conselho de fiscalização da FFHG em 14 de dezembro de 2001 e conduziu a uma alteração dos estatutos da FFHG em 9 de janeiro de 2002. Por conseguinte, a Alemanha contestou que as normas dos auxílios estatais sejam aplicáveis a essa medida e remeteu igualmente, neste ponto, para o seu raciocínio relativo ao PLTA de 2001 (ver considerando 134).

(141) A Alemanha alegou ainda que os fundos investidos pela Fraport (19,7 milhões de EUR, dos 27 milhões de EUR) não eram recursos estatais, uma vez que o Estado não tinha qualquer controlo sobre a Fraport. A este respeito, a Alemanha remeteu para as suas alegações em matéria de recursos estatais no que se refere ao PLTA de 2001 (ver considerando 136). Além disso, a Alemanha declarou que o aumento de capital também não poderia ser imputável à Alemanha e remeteu para as suas explicações sobre a imputabilidade relativamente ao PLTA de 2001 (ver considerando 134). A Alemanha acrescentou que a aprovação do aumento de capital de 2001 pelos acionistas da FFHG não podia ser um fator determinante da sua imputabilidade ao Estado. Na opinião da Alemanha, devem ser imputáveis as ações da empresa que concedeu o eventual auxílio, não as da empresa beneficiária. Dado que a FFHG foi a empresa que beneficiou de auxílio, a sua aprovação do aumento de capital não tornaria a concessão de auxílio imputável à Alemanha. Segundo a Alemanha, a aprovação do conselho de fiscalização da Fraport também não poderia ser encarada como um indício de imputabilidade dado que, nessa altura, o conselho de fiscalização já era constituído por um igual número de representantes dos trabalhadores e de acionistas, com um direito de codecisão, o que significa que existiam 10 representantes dos trabalhadores e 10 representantes dos acionistas.

(142) A Alemanha defendeu ainda que nenhuma vantagem foi conferida à FFHG pelo aumento de capital de 2001. A Fraport, bem como o *Land* da Renânia-Palatinado, agiram como qualquer investidor numa economia de mercado nesta matéria.

(143) A Alemanha discordou das dúvidas levantadas pela Comissão em relação ao MEOT relativo à decisão de aumento de capital de 2001 tomada pela Fraport. A Alemanha apresentou à Comissão todos os documentos internos exigidos adicionalmente. Segundo a Alemanha, a decisão de aumento de capital tomada pela Fraport em 2001 baseou-se, além disso, numa apreciação da medida pela BCG e em dois estudos gerais encomendados pela Fraport sobre a evolução do tráfego aéreo. A Alemanha salientou que a Fraport aumentou o capital porque a avaliação da BCG constatou que não seria possível atingir a rentabilidade no aeroporto de Frankfurt Hahn sem novas medidas em matéria de construção e infraestruturas. O MEOT teve em conta todos esses documentos.

(144) Na sequência das dúvidas manifestadas pela Comissão em relação ao MEOT realizado pela PwC, a Alemanha apresentou uma segunda avaliação complementar da PwC para completar e aperfeiçoar o primeiro MEOT. Essa avaliação aperfeiçoada chegou à mesma conclusão que a primeira, nomeadamente que o MEOT está cumprido. A Alemanha rejeitou as dúvidas da Comissão de que a PwC não tinha avaliado a desvinculação da Fraport e que, por conseguinte, sem conhecer o custo da sua desvinculação, era impossível verificar se a Fraport tinha agido como um investidor numa economia de mercado. A Alemanha defendeu que o custo da desvinculação não alterava a avaliação. Além disso, a Alemanha salientou que a Fraport considerou a desvinculação, mas que tal não

teria sido possível durante os 5 anos seguintes, devido ao PLTA de 2001. Além disso, a avaliação da PwC demonstrou que o investimento teria resultados positivos para a Fraport a longo prazo.

(145) Na sequência da decisão de início procedimento de 2008, a Alemanha apresentou ainda um MEOT relativo ao comportamento do *Land* da Renânia-Palatinado e à sua decisão de contribuir com 7,3 milhões de EUR para o aumento de capital da FFHG. De acordo com a avaliação, efetuada também pela PwC, o *Land* da Renânia-Palatinado tinha agido como um operador numa economia de mercado, uma vez que as medidas de investimento decididas em 2001 eram necessárias e, por conseguinte, o aumento de capital era comercialmente fundamentado.

5.2.3. MEDIDA 3: AUMENTO DE CAPITAL DE 2004

(146) A Alemanha defendeu ainda que após o acórdão *Aéroports de Paris* as normas em matéria de auxílios estatais não seriam aplicáveis ao aumento de capital de 2004. Segundo a Alemanha, as Orientações relativas à aviação de 1994 encontravam-se em vigor nesse momento e, ao abrigo dessas orientações, as medidas em matéria de infraestruturas nos aeroportos não eram relevantes para a aplicação das normas relativas aos auxílios estatais.

(147) A Alemanha defendeu que, contrariamente à descrição da Comissão na decisão de início do procedimento de 2008, o aumento de capital de 2004 foi acordado em 30 de março de 2005 e foi registado no registo comercial em 19 de maio de 2005. Além disso, o acordo de base sobre este aumento de capital remonta a um acordo de 2002. A Alemanha explicou que este acordo previa a criação de um sistema de aeroportos entre o aeroporto de Frankfurt Main e o aeroporto de Frankfurt Hahn ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho ([32]). Segundo a Alemanha, o aumento de capital de 2004 teria de ser apreciado neste contexto.

(148) A Alemanha salientou que, de acordo com o MEOT apresentado pela PwC, apoiado por avaliações complementares após a decisão de início do procedimento de 2008, a Fraport, o *Land* da Renânia-Palatinado e o *Land* de Hesse agiram como investidores numa economia de mercado relativamente ao aumento de capital de 2004. Em relação à argumentação a favor da Fraport, a Alemanha remeteu para as suas alegações relacionadas com o aumento de capital de 2001 (ver considerando 140 e seguintes). Segundo a Alemanha, a PwC concluiu, quer no primeiro quer no segundo MEOT, que o aumento de capital de 2004, bem como a celebração de um novo PLTA, deviam, na altura, ser considerados qualitativamente e quantitativamente vantajosos para a Fraport. Tal era, de acordo com a Alemanha, justificado pela conclusão da PwC de que, ao investir na FFHG, o retorno do capital investido (doravante «ROIC») da Fraport era superior a um retorno alternativo de um investimento de capital equivalente.

(149) No que diz respeito ao *Land* da Renânia-Palatinado, a Alemanha frisou a conclusão da PwC de que também o *Land* se comportou como um investidor numa economia de mercado, uma vez que o ROIC do *Land* seria, tal como acontecia com a Fraport, superior a um investimento alternativo comparável.

(150) No que respeita ao comportamento do *Land* de Hesse, a Alemanha defendeu que as limitadas possibilidades de crescimento do aeroporto de Frankfurt Main, decorrentes, nomeadamente, dos limites horários impostos aos voos noturnos, tornaram necessário, do ponto de vista do *Land* de Hesse, um maior desenvolvimento do aeroporto de Frankfurt Hahn. Caso contrário, o aeroporto de Frankfurt Main teria enfrentado consequências económicas graves. A Alemanha salientou que este desenvolvimento foi necessário a fim de explorar, de forma abrangente, as oportunidades de crescimento existentes no âmbito da autorização de voo de 24 horas por dia para o aeroporto de Frankfurt Hahn, juntamente com a introdução prevista do sistema aeroportuário dos aeroportos de Frankfurt Main — Frankfurt Hahn. Por conseguinte, de acordo com a Alemanha, a participação do *Land* de Hesse no aumento de capital era inevitável.

5.2.4. MEDIDA 4: PLTA DE 2004

(151) A Alemanha declarou que o PLTA de 2004 apenas poderia ser considerado tendo em conta o aumento de capital e as alterações na estrutura de acionistas em 2004, em especial, uma vez que o *Land* da Renânia-Palatinado e o *Land* de Hesse tornaram a redistribuição das ações da FFHG dependente da celebração do PLTA de 2004 entre a Fraport e a FFHG até 2014.

([32]) Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (JO L 240 de 24.8.1992, p. 8).

(152) A Alemanha remeteu para as suas alegações relacionadas com o aumento de capital de 2004 e defendeu que as normas relativas aos auxílios estatais também não se aplicavam ao PLTA de 2004 (ver considerando 146 e seguintes).

(153) Relativamente à utilização de recursos estatais, a Alemanha remeteu para as suas explicações sobre o PLTA de 2001 (ver considerando 134 e seguintes). Por conseguinte, na opinião da Alemanha os recursos da Fraport não eram recursos estatais, dado que a Fraport não estava sob controlo do Estado.

(154) A Alemanha defendeu ainda que para que a decisão do PLTA de 2004 fosse aprovada, era necessária uma maioria de 75 %, ao passo que os acionistas públicos detinham apenas cerca de 70 % das ações e não estavam, portanto, em condições de controlar, de facto, as decisões da Fraport. Além disso, os restantes 30 % das ações da Fraport eram participações dispersas. A votação teve 99,992 % de votos positivos, pelo que também os investidores numa economia de mercado votaram a favor do PLTA de 2004.

(155) No que respeita à existência de uma vantagem económica, a Alemanha remeteu novamente para as explicações relativas ao PLTA de 2001 (ver considerando 137), segundo as quais a distribuição de lucros e perdas é uma medida absolutamente normal num grupo de empresas. Além disso, de acordo com a PwC, qualquer investidor numa economia de mercado teria tomado a mesma decisão de celebração do PLTA de 2004, dado que, nesse momento, se previa a existência de lucro de 2008/2009 em diante. A Alemanha sustentou ainda que, em função das dúvidas manifestadas pela Comissão, a PwC testou novamente as referidas medidas na avaliação complementar, de acordo com cálculos qualitativos, e chegou à mesma conclusão.

(156) A Alemanha afirmou ainda que o PLTA de 2004 constituía uma condição para o aumento de capital de 2004 e, dada a expectativa de uma evolução positiva a partir de 2008/2009, era do interesse da Fraport celebrar o PLTA de 2004 por, pelo menos, cinco anos. Além disso, a Alemanha explicou que a Fraport teria sido autorizada a ficar com todos os lucros da FFHG pelo menos até 31 de dezembro de 2024, podendo, no cenário oposto, cancelar o acordo até 31 de dezembro de 2010. Por conseguinte, a Alemanha sustentou que a Fraport teria podido beneficiar a 100 % do acordo e de orientar a gestão corrente da FFHG, ainda que detendo apenas 65 % das suas ações. A Alemanha considerou igualmente que o MEOT é apoiado pelo facto de os investidores privados, que constituíam 30 % dos acionistas da Fraport nessa altura, também terem aprovado a decisão.

5.2.5. MEDIDA 5: COMPENSAÇÃO DA FFHG POR CONTROLOS DE SEGURANÇA

(157) A este respeito, a Alemanha declarou que não estavam envolvidos recursos estatais na medida em causa. A Alemanha remeteu para o acórdão *Preussen-Elektra* ([33]) do Tribunal de Justiça e afirmou que apenas pode haver auxílio estatal quando os pagamentos são efetuados por um organismo público ou privado designado ou instituído pelo Estado. A Alemanha explicou ainda que as taxas relativas aos controlos de segurança foram pagas pelas companhias aéreas ao *Land* da Renânia-Palatinado e apenas enviadas à FFHG pelo *Land* a título de compensação pelos controlos de segurança que a FFHG realizou por conta do *Land*. Por conseguinte, a Alemanha considera que, neste sentido, as taxas nunca se tornaram parte dos fundos do *Land*.

(158) A Alemanha explicou que, nos termos do artigo 5.º do *Luftsicherheitsgesetz* (lei da segurança aérea), é o Estado que controla os passageiros e as respetivas bagagens, a fim de proteger a segurança do tráfego aéreo contra ataques terroristas. A Alemanha afirmou ainda que as autoridades cobram taxas por passageiro, para esta atividade, às companhias aéreas. A Alemanha declarou que o nível da taxa de segurança depende das circunstâncias individuais do aeroporto e vai dos 2 EUR aos 10 EUR por passageiro. No aeroporto de Frankfurt Hahn, a taxa ascende a 4,35 EUR e é, por conseguinte, adequada, em comparação com outros aeroportos.

(159) Esta tarefa de segurança pode ser igualmente transferida pelas autoridades para um operador aeroportuário, que foi o que aconteceu no caso em apreço, em que os controlos de segurança estão a ser realizados pela FFHG, que por sua vez subcontratou uma empresa externa de segurança.

([33]) Processo C-379/98, *Preussen-Elektra*, Col. 2001, p. I-02099, n.º 58.

(160) Além disso, a Alemanha declarou que os controlos de segurança são abrangidos pelo âmbito das missões de serviço público e não constituem uma atividade económica.

(161) A Alemanha partilha a opinião da Comissão a este respeito de que não deve haver qualquer sobrecompensação relativamente aos serviços desempenhados pela FFHG. No entanto, a Alemanha salientou que a FFHG não foi sobrecompensada, uma vez que tem de suportar a totalidade dos custos dos controlos de segurança.

5.2.6. MEDIDA 6: SUBVENÇÕES DIRETAS CONCEDIDAS PELO LAND DA RENÂNIA-PALATINADO

(162) A Alemanha esclareceu que o *Land* da Renânia-Palatinado fez os seguintes pagamentos à FFHG entre 2001 e 2004. Em primeiro lugar, o *Land* da Renânia-Palatinado apoiou a FFHG em alguns dos seus investimentos em infraestruturas e concedeu […] EUR à FFHG para este efeito, em 2001. Segundo a Alemanha, essas subvenções basearam-se em decisões já tomadas em 1999 e 2000. A Alemanha defendeu que, no momento em que essas decisões foram tomadas, as normas em matéria de auxílios estatais não se aplicavam aos aeroportos como empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(163) Em segundo lugar, a Alemanha declarou que o financiamento dos custos de pessoal para os controlos de segurança foi parcialmente assumido pelo *Land* da Renânia-Palatinado para os anos de 2001 (60 % dos custos totais), 2002 (50 %), 2003 (40 %) e 2004 (30 %).

(164) Em terceiro lugar, a Alemanha admitiu que o *Land* da Renânia-Palatinado tinha cofinanciado dois estudos científicos que tinham sido encomendados pela FFHG, mas que eram principalmente de interesse público geral, segundo a Alemanha. A Alemanha declarou que o *Land* da Renânia-Palatinado tinha subvencionado 90 % dos custos totais do primeiro estudo, relativo aos efeitos económicos regionais do aeroporto de Frankfurt Hahn, e 70 % dos custos totais do segundo estudo, sobre o desenvolvimento do potencial das atividades de transporte de mercadorias. A Alemanha defendeu que o *Land* da Renânia-Palatinado apenas tinha concedido essas subvenções devido ao seu próprio interesse nos estudos e que poderia ter encomendado ele próprio os estudos. A Alemanha não compreendeu de que forma foi conferida alguma vantagem à FFHG através deste financiamento parcial, uma vez que os estudos são de interesse público geral, nem a forma como este financiamento pode falsear a concorrência. Na medida em que esses estudos eram do interesse da FFHG, esta também contribuiu financeiramente para os mesmos.

5.3. *EVENTUAL AUXÍLIO ESTATAL CONCEDIDO PELA FFHG À RYANAIR E A TODAS AS OUTRAS COMPANHIAS AÉREAS QUE TRANSPORTAM PASSAGEIROS*

5.3.1. MEDIDA 7: ACORDO RYANAIR DE 1999

(165) Relativamente ao acordo Ryanair de 1999, a Alemanha observou que em geral, desde o início, o aeroporto de Frankfurt Hahn construiu apenas infraestruturas muito básicas por forma a poder ser um parceiro economicamente eficiente e inovador para as companhias aéreas de baixo custo. Segundo a Alemanha, também noutros aeroportos europeus os denominados «*clientes âncora*» são os impulsionadores naturais do desenvolvimento inicial do aeroporto. Para o aeroporto de Frankfurt Hahn, o cliente âncora, ou seja, o cliente através do qual poderia obter uma posição no mercado, era a Ryanair.

(166) A Alemanha defendeu que, quando foi celebrado o primeiro acordo com a Ryanair, o conceito de aeroporto para transportadoras de baixo custo estava ainda no seu início. Por conseguinte, esse acordo concedeu à Ryanair um incentivo para começar a operar com destino ao raramente frequentado aeroporto de Frankfurt Hahn. A Alemanha declarou que o compromisso de uma companhia aérea de tais dimensões com o aeroporto de Frankfurt Hahn conduziu à obtenção de acordos com mais companhias aéreas para o aeroporto («*princípio de seguimento*»). Através do denominado «*efeito de dominó*», tal levou, em última análise, a um aumento dos lucros para o setor não aeronáutico.

(167) A Alemanha defendeu que, tendo em conta estas dinâmicas, as companhias aéreas como a Ryanair tinham um grande poder de negociação, uma vez que, nessa altura, muitos outros pequenos aeroportos regionais tentaram celebrar acordos com a Ryanair.

(168) Além disso, a Alemanha declarou que não foram concedidos recursos estatais através do acordo Ryanair de 1999. Por outro lado, a Alemanha defendeu que a relação contratual entre o operador do aeroporto e a companhia aérea não conferia qualquer vantagem à companhia aérea. Na opinião da Alemanha, a responsabilidade pela celebração deste acordo deve ser atribuída exclusivamente ao conselho de administração, dado que a celebração do acordo Ryanair de 1999 representava uma matéria de gestão corrente e o conselho de fiscalização não tomara

qualquer decisão nesta matéria. Segundo a Alemanha, a Comissão não pode considerar a celebração do acordo Ryanair de 1999 imputável à Alemanha, uma vez que o conselho de fiscalização nada fez para a impedir. Essas ações não são da responsabilidade nem fazem parte das funções do conselho de fiscalização, de acordo com a Alemanha. Além disso, os critérios mencionados pelo Tribunal de Justiça no acórdão *Stardust Marine* seriam levados *ad absurdum* se o facto de um órgão de fiscalização de uma empresa pública *não* agir fosse suficiente para tirar conclusões sobre a imputabilidade da medida ao Estado. Por conseguinte, segundo a Alemanha, o acordo não era, de modo algum, imputável ao Estado.

(169) Além disso, a Alemanha defendeu que o acordo Ryanair de 1999 não conferiu qualquer vantagem à Ryanair, dado que qualquer investidor numa economia de mercado o teria igualmente celebrado. A Alemanha salientou, em especial, que esse acordo não provocou quaisquer perdas, contrariamente ao que a Comissão defendeu na sua decisão de início do procedimento de 2008, tendo antes produzido uma grande quantidade de receitas que excederam, de longe, os custos suportados.

(170) A este respeito, a Alemanha salientou que o aeroporto de Frankfurt Hahn utilizou o «*sistema de caixa única*», segundo o qual as receitas da aviação e não aeronáuticas fluem para uma única reserva («*caixa única*»). Por conseguinte, segundo a Alemanha, devem ser tomadas em consideração as receitas aeronáuticas e não aeronáuticas geradas pelas companhias aéreas e respetivos passageiros no aeroporto. Tal como a Alemanha afirmou anteriormente, a PwC concluiu que um investidor numa economia de mercado detentor de uma estratégia a longo prazo teria assinado o acordo Ryanair de 1999, em especial se considerada a situação do aeroporto de Frankfurt Hahn em 1999. Segundo a Alemanha, nessa altura, o aeroporto de Frankfurt Hahn enfrentava elevados custos fixos para a manutenção das infraestruturas aéreas e no solo, ao passo que a utilização da capacidade do aeroporto era reduzida. Por conseguinte, a Alemanha defendeu que a possibilidade de gerar um volume adicional de passageiros foi uma oportunidade para limitar as perdas e adquirir clientes com potencial de crescimento.

(171) A Alemanha considera que os custos que foram decididos antes da celebração do acordo, como os custos relativos às infraestruturas aeroportuárias gerais e à gestão geral do aeroporto (por outras palavras, os custos que surgiram independentemente do acordo Ryanair de 1999), não devem ser incluídos na análise de rentabilidade do acordo Ryanair de 1999, sendo que a PwC sustenta o ponto de vista da Alemanha. A Alemanha defendeu, em especial, que só um aeroporto com uma rede de clientes existente conseguiria que os seus clientes suportassem parcialmente os custos das medidas em matéria de infraestruturas e que o aeroporto de Frankfurt Hahn não se encontrava nessa posição.

(172) Além disso, a Alemanha defendeu que, se se considerassem os custos efetivos da construção do novo terminal, poderia ser tido em conta, no máximo, o volume de passageiros que se previa ser gerado pela Ryanair. A Alemanha considerou que seria adequado um período de depreciação de 25 anos, o que implicaria uma depreciação de […] EUR por ano. Mesmo no caso de um período de depreciação inferior a 15 anos, tal como sugerido pela Comissão, a Alemanha defendeu que tal implicaria uma depreciação de […] EUR por ano, de modo que a análise global de rentabilidade continuasse a ser positiva. Por conseguinte, tendo em conta o momento de abertura do aeroporto de Frankfurt Hahn, a Alemanha considerou que isso teria sido suficiente para que um investidor numa economia de mercado celebrasse o acordo.

5.3.2. MEDIDA 8: TABELA DE TAXAS AEROPORTUÁRIAS DE 2001

(173) Segundo a Alemanha, a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 não poderia ser vista como um auxílio estatal. A Alemanha defendeu que não existiu qualquer concessão de recursos estatais e remete, a este respeito, para as suas explicações sobre o acordo Ryanair de 1999 (ver secção 5.3.1 e, em particular, o considerando 167). A Alemanha declarou que a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 tinha gerado receitas a favor da FFHG e que não era necessário ou possível que a tabela de taxas aeroportuárias conduzisse a uma cobertura de todos os custos suportados pela FFHG. De acordo com a Alemanha, para que tal ocorresse, seria necessário ter igualmente em conta as receitas provenientes do setor não aeronáutico ao abrigo do sistema de caixa única (ver considerando 169).

(174) Além disso, a Alemanha contestou que a medida era imputável ao Estado devido à aprovação das taxas aeroportuárias pelo departamento de transportes da Renânia-Palatinado. Tal aprovação não implicava qualquer dependência económica ou política, mas tratava-se de uma mera formalidade regulamentar exigida pela lei alemã, que todos os aeroportos, quer sejam públicos ou não, têm de cumprir de acordo com a lei. Esta lei visa proteger as companhias aéreas de um eventual abuso de poder monopolista do aeroporto, no que se refere à fixação dos preços praticados pela sua utilização.

(175) Além disso, a Alemanha defendeu que não foi concedida qualquer vantagem ao aeroporto de Frankfurt Hahn através da tabela de taxas aeroportuárias de 2001. A Alemanha concordou com a Comissão que os resultados do critério do investidor privado para o acordo Ryanair de 2002, que tem por base a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 e introduz um novo apoio ao *marketing*, podem servir de índice de referência. Nesta base, dado que o MEOT é positivo para o acordo Ryanair de 2002, a Alemanha defendeu que nenhum outro resultado se pode aplicar à tabela de taxas aeroportuárias de 2001. Relativamente às dúvidas levantadas pela Comissão em relação ao MEOT, a Alemanha remeteu para as suas alegações relacionadas com o MEOT referente ao acordo Ryanair de 2002 (ver considerando 178 e seguintes).

(176) Além disso, a Alemanha discordou expressamente da Comissão quanto à apreciação da seletividade da tabela de taxas aeroportuárias de 2001. A Alemanha defendeu que a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 era de natureza geral e aplicada a todas as companhias aéreas que utilizassem o aeroporto e que, por conseguinte, não poderia ser seletiva nem específica. Segundo a Alemanha, a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 não incluía diferenciações que dessem vantagens a uma companhia aérea em detrimento de outra e também não continha qualquer tipo de sistema de descontos. Por conseguinte, a Alemanha considerou que não foi concedida qualquer vantagem seletiva a nenhuma companhia aérea.

(177) Por último, a Alemanha defendeu que a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 era consentânea com um comportamento conforme com as condições de mercado e como tal, não seria capaz de falsear a concorrência entre aeroportos ou a concorrência no mercado interno.

5.3.3. MEDIDA 9: ACORDO RYANAIR DE 2002

(178) A Alemanha considerou, em contraste com a decisão de início do procedimento de 2008, que o acordo Ryanair de 2002 não gerou quaisquer perdas, contribuindo ao invés com uma fonte de rendimentos para a FFHG. Relativamente à questão da imputabilidade do acordo Ryanair de 2002 e à utilização de recursos estatais, a Alemanha remeteu para as suas explicações sobre o acordo Ryanair de 1999 (ver considerando 167 e seguintes). Além disso, a Alemanha acrescentou que, em 2002, no momento da celebração do acordo, as ações da FFHG já eram detidas maioritariamente pela Fraport, cujos recursos não constituem recursos estatais e cujas ações não são imputáveis ao Estado, tal como a Alemanha já referiu em relação ao PLTA de 2001 (ver considerando 134 e seguintes).

(179) Segundo a Alemanha, o conselho de fiscalização da FFHG, que aprovou a celebração do acordo Ryanair de 2002, não era controlado pelo Estado. A este respeito, a Alemanha alegou que a apresentação dos membros do conselho de fiscalização da FFHG no considerando 18 da decisão de início do procedimento de 2008 não estava correta. A Alemanha declarou que, nos termos dos estatutos da FFHG, a Fraport tinha seis representantes e o *Land* da Renânia-Palatinado tinha oito, três dos quais eram representantes de autoridades locais. Segundo a Alemanha, os membros tinham, no entanto, um número diferente de votos, e a maioria dos votos pertenceu sempre à empresa privada Fraport, uma vez que os representantes da Fraport tinham doze votos cada, ao passo que os representantes do *Land* tinham apenas cinco votos cada e os das autoridades locais tinham apenas um. Por conseguinte, segundo a Alemanha, a Fraport tinha 72 votos, ao passo que os representantes do *Land* e as autoridades locais só tinham 28 votos. Uma vez que o conselho de fiscalização decide por maioria simples, a Alemanha considerou que não teria sido possível celebrar o acordo Ryanair de 2002 sem os votos da Fraport, pelo que a celebração do acordo não é imputável ao Estado.

(180) Além disso, a Alemanha rejeitou as dúvidas da Comissão relativas à concessão de uma vantagem e ao MEOT apresentado pela PwC sobre esta matéria. A Alemanha defendeu que o valor de […] passageiros por voo não foi sobrestimado, uma vez que já em 2002, […] % dos voos da Ryanair foram realizados por um Boeing 737-800 e que os coeficientes médios de ocupação desses voos foi de […] %, o que significa que o número de passageiros por avião era, de facto, em média, […] por cada voo da Ryanair. Por conseguinte, a Alemanha considerou que a estimativa do número de passageiros de […] era razoável e não demasiado elevada, em especial porque a FFHG tinha tido em conta que a alteração do Boeing 737-200 para o Boeing 737-800 por parte da Ryanair ocorreria muito rapidamente.

(181) No que respeita às dúvidas da Comissão relativas ao custo das infraestruturas aeroportuárias gerais e da gestão geral do aeroporto, a Alemanha remeteu para as suas alegações relativas ao acordo Ryanair de 1999 (ver considerando 171 e seguintes). Remeteu ainda para as suas declarações relativas à tabela de taxas aeroportuárias de 2001 (ver considerando 176) no que respeita à seletividade da medida.

5.3.4. MEDIDA 10: ACORDO RYANAIR DE 2005

(182) Em relação à questão da existência de recursos estatais e à imputabilidade, a Alemanha remeteu para as suas declarações referentes aos acordos Ryanair de 1999 e 2002 (ver considerandos 167 e seguintes, e considerandos 178 e seguintes). Além disso, a Alemanha declarou que, aquando da celebração do acordo Ryanair de 2005, a constituição do conselho de fiscalização da FFHG enão permitia que as autoridades públicas exercessem uma influência determinante sobre a decisão. Nessa altura, a Fraport detinha 156 votos, ao passo que o *Land* da Renânia-Palatinado e o *Land* de Hesse detinham 42 votos cada um. Por conseguinte, a Alemanha defendeu que o Estado não poderia ter uma influência determinante, já que apenas dispunha de 84 dos 240 votos.

(183) Além disso, a Alemanha considerou que a Ryanair não beneficiou de qualquer vantagem no âmbito desse acordo. A Alemanha declarou que, ao contrário do sugerido pela Comissão na decisão de início do procedimento de 2008, foram entregues à PwC todos os valores pertinentes, dado que de outra forma esta não poderia ter efetuado este MEOT independente, imparcial e exaustivo. A Alemanha rejeitou, além disso, as dúvidas da Comissão de que os investimentos induzidos pela Ryanair não foram atribuídos de forma adequada. A Alemanha declarou que a PwC tinha efetuado uma segunda avaliação na sua análise complementar, na qual explicava que a maior parte dos custos diziam respeito a investimentos de caráter geral que o aeroporto efetuara independentemente dos serviços prestados à Ryanair. Na medida em que os custos sejam induzidos pela assistência aos passageiros da Ryanair, estes são, de acordo com a Alemanha, atribuídos à Ryanair.

(184) A Alemanha rejeitou igualmente as dúvidas da Comissão sobre a eficácia do sistema de sanções que foi introduzido no acordo Ryanair de 2005. A Alemanha declarou que este sistema de sanções reflete um comportamento conforme com as condições de mercado. A Alemanha defendeu que sanções adicionais às acordadas teriam sido desnecessárias e inadequadas, dado que a Ryanair não tinha direitos exclusivos de utilização do aeroporto e também estava a assumir um risco.

(185) Além disso, a Alemanha declarou que o acordo não era uma medida seletiva, dado que as taxas aeroportuárias acordadas se basearam na tabela geral de taxas aeroportuárias de 2006. A Alemanha defendeu igualmente que as eventuais perdas incorridas pela FFHG não foram geradas pelo acordo Ryanair de 2005, mas sim por investimentos necessários para o aeroporto de Frankfurt Hahn, ao passo que os investimentos induzidos pela Ryanair tinham sido cobertos pelas receitas geradas através do acordo Ryanair de 2005.

5.3.5. MEDIDA 11: TABELA DE TAXAS AEROPORTUÁRIAS DE 2006

(186) Em relação à tabela de taxas aeroportuárias de 2006, a Alemanha defendeu, de modo geral, que essas taxas aeroportuárias foram desenvolvidas exclusivamente com base em considerações económicas, tendo em conta o modelo de negócios do aeroporto de Frankfurt Hahn enquanto aeroporto de transportadoras de baixo custo, ou seja, com a expectativa de que os custos de exploração fossem cobertos a curto prazo e que a longo prazo fossem gerados lucros sustentáveis.

(187) Relativamente às questões dos recursos estatais e da imputabilidade, a Alemanha remeteu para as alegações efetuadas em relação aos acordos Ryanair de 1999, 2002 e 2005 (ver considerandos 167 e seguintes, 178 e seguintes e 182 e seguintes), e em relação à tabela de taxas aeroportuárias de 2001 (ver considerando 173 e seguintes).

(188) A Alemanha defendeu que não foi conferida qualquer vantagem à Ryanair através da tabela de taxas aeroportuárias de 2006. Em primeiro lugar, a Alemanha justificou as diferentes taxas por passageiro que foram criadas para proporcionarem um incentivo para as transportadoras aéreas de baixo custo, cobrindo simultaneamente os custos de exploração do aeroporto. A Alemanha defendeu que a redução de taxas de acordo com o volume de passageiros é uma abordagem comum em aeroportos nacionais e internacionais, como já foi aceite pelo Tribunal de Justiça. Sempre que são concedidas reduções baseadas no volume, estas devem ser justificadas com base em critérios objetivos e não discriminatórios e, segundo a Alemanha, foi este o caso no aeroporto de Frankfurt Hahn. Dado que o limiar para a obtenção de descontos era muito baixo, a saber, 100 000 passageiros por ano, estes descontos apoiavam igualmente as companhias aéreas de menor dimensão.

(189) Em segundo lugar, a Alemanha defendeu que a justificação económica das taxas aeroportuárias se baseou no sistema de caixa única, remetendo para as suas declarações relativas ao acordo Ryanair de 1999 (ver considerando 169). A Alemanha justificou igualmente a diferenciação de acordo com os tempos de imobilização (a seguir: TRT) superiores ou inferiores a 30 minutos, explicando que os TRT superiores a 30 minutos são, na realidade, mais onerosos. A Alemanha declarou que, apesar de as taxas aeroportuárias não cobrirem 100 % dos custos, um operador numa economia de mercado continuaria a optar por esta tabela de taxas, dado que a cobertura de custos de uma infraestrutura como um aeroporto não poderia ser alcançada num tão curto espaço

de tempo. No entanto, a FFHG esperava que a tabela de taxas aeroportuárias de 2006 permitisse o aumento do número de passageiros e que, até 2008, fosse alcançada a plena cobertura de custos. De acordo com a avaliação efetuada pela PwC para esta tabela de taxas aeroportuárias, tal expetativa era realista em termos económicos aquando da introdução das taxas aeroportuárias, tal como foi confirmado pela avaliação complementar da PwC.

(190) Em relação ao apoio ao *marketing* concedido ao abrigo da tabela de taxas aeroportuárias de 2006, a Alemanha defendeu que, na realidade, este não faz parte integrante da tabela. A Alemanha defendeu igualmente que qualquer investidor numa economia de mercado teria disponibilizado o mesmo apoio ao *marketing* às companhias aéreas, dado que existem elevados riscos económicos associados à abertura de uma nova rota. Este apoio é concedido exclusivamente às rotas recentes, ou seja, às rotas que nunca foram disponibilizadas ou que não foram disponibilizadas nos últimos 24 meses. O montante do apoio é baseado no número de passageiros que partiram do aeroporto no período de um ano. Com base em critérios como as rotas temporárias oferecidas no aeroporto de Frankfurt Hahn, as ligações semanais e a duração da exploração contínua de voos, é assegurado que o apoio está, na realidade, a conduzir a uma expansão da rede de voos oferecidos pelas companhias aéreas.

(191) A Alemanha defendeu que o apoio ao *marketing* não pode ser visto como um desempenho unilateral por parte do aeroporto. Segundo a Alemanha, a promoção de novas rotas conduziu a um maior lucro para o aeroporto, dado que um número superior de passageiros seria suscetível de criar receitas não aeronáuticas superiores. Além disso, a Alemanha explicou que a fixação dos montantes de apoio se baseou em considerações razoáveis.

(192) A Alemanha rejeitou igualmente as dúvidas da Comissão de que o risco de *marketing* era mais elevado para as companhias aéreas que ainda não estavam ativas no aeroporto de Frankfurt Hahn. Relativamente a companhias aéreas um número elevado de passageiros, a Alemanha defendeu que gerir uma rede atraente exige custos de *marketing* superiores que, por sua vez, justificam um apoio ao *marketing* superior, tendo também em conta que um número mais elevado de passageiros aumenta os lucros para o aeroporto. Em qualquer caso, o montante do apoio seria, no máximo, um terço dos custos de *marketing* reais excluindo, assim, qualquer discriminação entre as companhias aéreas que já operavam no aeroporto de Frankfurt Hahn e as outras companhias aéreas. Além disso, a Alemanha argumentou que as companhias aéreas maiores têm, em geral, um orçamento de *marketing* mais elevado, pelo que o apoio concedido será na verdade inferior em relação à totalidade do orçamento do que no caso de uma companhia aérea de menor dimensão.

(193) Por último, a Alemanha sustentou que o MEOT realizado pela PwC constatou que esse apoio ao *marketing* foi concedido em conformidade com as condições de mercado.

(194) No que respeita à seletividade da medida e à distorção da concorrência no mercado interno, a Alemanha remeteu para as suas declarações relativas à tabela de taxas aeroportuárias de 2001 (ver considerandos 176 e seguintes).

(195) Por conseguinte, a Alemanha defendeu que a tabela de taxas aeroportuárias de 2006 não envolveu auxílios estatais. Caso a Comissão considere que as taxas aeroportuárias constituem um auxílio estatal, a Alemanha defendeu, em alternativa, que o auxílio é compatível com o mercado interno.

5.4. *COMPATIBILIDADE DAS MEDIDAS COM O MERCADO INTERNO*

5.4.1. COMPATIBILIDADE DOS AUXÍLIOS AO INVESTIMENTO PARA FINANCIAR INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS

(196) Segundo a Alemanha, caso se considerasse que as medidas 1 a 6 implicavam um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, na medida em que se destinavam a financiar infraestruturas aeroportuárias no aeroporto de Frankfurt Hahn, este auxílio poderia ser considerado compatível com base no artigo 107.º, n.º 3, do Tratado e nas Orientações relativas à aviação de 2005.

5.4.1.1. ***Contribuição para um objetivo de interesse comum claramente definido***

(197) Relativamente ao objetivo de interesse comum claramente definido, a Alemanha sustentou que o objetivo do financiamento das infraestruturas aeroportuárias do aeroporto de Frankfurt Hahn foi sempre o de melhorar a estrutura económica da região economicamente subdesenvolvida e escassamente povoada de Hunsrück.

(198) A este respeito, a Alemanha declarou que, em primeiro lugar, o objetivo de apoiar a FFHG consistia em contribuir para impulsionar a fraca economia estrutural da região de Hunsrück. A Alemanha afirmou que o aeroporto de Frankfurt Hahn está rodeado por uma série de zonas consideradas regiões que carecem de apoio no âmbito da *Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur»* ([34]), uma tarefa partilhada pelo governo federal e pelos governos locais. A este respeito, a Alemanha sustentou que as quatro regiões em redor do aeroporto, designadamente Landkreis Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell e Rhein-Hunsrück-Kreis têm, em média, metade da densidade populacional do resto do *Land* da Renânia-Palatinado. A Alemanha salientou que, para os distritos cuja economia é moldada por pequenas e médias empresas, o emprego é a principal âncora contra uma nova diminuição da economia regional e o aeroporto de Frankfurt Hahn desempenha um papel importante enquanto empregador e cliente.

(199) Em segundo lugar, a Alemanha defendeu que o aeroporto de Frankfurt Hahn desempenha um papel importante no desenvolvimento estratégico do turismo recetor (~ 33 % dos passageiros, o que corresponde a cerca de 1 milhão de passageiros em 2005) e do turismo emissor (~ 67 % dos passageiros) do *Land* da Renânia-Palatinado. A Alemanha declarou que 88 % dos passageiros à chegada ficam várias noites na região. A Alemanha sustentou que a chegada de turistas ao aeroporto de Frankfurt Hahn gerou cerca de 5,7 milhões de dormidas em 2005 ([35]). Segundo a Alemanha, o número de dormidas aumentou novamente, com o *Land* da Renânia-Palatinado a acolher 8,2 milhões de visitantes em 2011, que geraram 21,5 milhões de dormidas. A Alemanha salientou que aumentou, em especial, o número de visitantes provenientes de países do leste e do sul da Europa, e que é operado um grande número de voos para Frankfurt Hahn a partir desses países. Segundo a Alemanha, isto resultou na criação, pelo turismo, de cerca de 198 000 postos de trabalho na Renânia-Palatinado. Os efeitos catalisados do rendimento e emprego derivam principalmente do turismo recetor, no qual o aeroporto de Frankfurt Hahn desempenha um papel central para os turistas como ponto de acesso à região de Hunsrück, mas também à Renânia-Palatinado, em termos mais gerais, como a Alemanha explicou. A Alemanha declarou que entre 1990 e 2001 o número de turistas aumentou 70 % para a região de Hunsrück e 35 % para a Renânia-Palatinado. Segundo a Alemanha, durante o mesmo período, o número de turistas provenientes do estrangeiro aumentou 163 % na região de Hunsrück. Uma vez que 88 % dos turistas que chegam a Frankfurt-Hahn permanecem pelo menos uma noite e mais de 80 % destes chegam mesmo a permanecer entre dois a dez dias, geram um benefício total de cerca de 133,7 milhões de EUR por ano. Além disso, a Alemanha defendeu que o turismo emissor (67 %) também gera rendimento para o aeroporto de Frankfurt Hahn através de receitas não aeronáuticas.

(200) Em terceiro lugar, a Alemanha declarou que, tendo em conta todas as partes das atividades aeroportuárias, o aeroporto de Frankfurt Hahn criou 3 063 postos de trabalho na região de Hunsrück em 2012, 74 % dos quais a tempo inteiro. Segundo a Alemanha, 90 % desses trabalhadores vivem também nesta região. A Alemanha defendeu que, graças ao aeroporto de Frankfurt Hahn, está a ser evitada a deslocação de trabalhadores jovens e qualificados para outras regiões, bem como um declínio económico e social das comunidades regionais e das suas infraestruturas. Além disso, a Alemanha salientou que a presença do aeroporto de Frankfurt Hahn não só produz os efeitos diretos acima referidos para o mercado de trabalho, mas também tem efeitos indiretos consideráveis através de um número crescente de atividades económicas e turísticas. A este respeito, a Alemanha remeteu para os efeitos secundários positivos para a região, designadamente menos desemprego e mais contribuintes, que contribuem para garantir que os municípios da região têm os meios financeiros para apoiar a economia local. No total, o aeroporto gerou cerca de 11 000 postos de trabalho através do turismo recetor em toda a Renânia-Palatinado.

(201) A Alemanha defendeu que o financiamento de infraestruturas no aeroporto de Frankfurt Hahn contribuiu igualmente para alcançar o objetivo de interesse comum claramente definido de combater o congestionamento do tráfego aéreo nos principais aeroportos da UE. A este respeito, a Alemanha assinalou o facto de os limites de capacidade do aeroporto de Frankfurt Main terem sido constantemente ultrapassados. A Alemanha sustentou que, especialmente tendo em conta a sua licença de exploração de 24 horas por dia, o aeroporto de Frankfurt Hahn servia, por conseguinte, o objetivo de fornecer capacidade adicional para aliviar o congestionamento do aeroporto de Frankfurt Main.

(202) Além disso, a Alemanha sustentou que apoiar o aeroporto de Frankfurt Hahn serve igualmente o objetivo de interesse comum de aumentar a mobilidade dos cidadãos da União. A este respeito, a Alemanha salientou que o aeroporto de Frankfurt Hahn é o único aeroporto alemão que oferece voos diretos para Kaunas (Letónia), Kerry (Irlanda), Kos (Grécia), Montpellier (França), Nador (Marrocos), Plovdiv (Bulgária), Pula (Croácia), Rodes (Grécia), Santiago de Compostela (Espanha) e Volos (Grécia). Além disso, segundo a Alemanha, o aeroporto de Frankfurt Hahn contribui para a mobilidade profissional dos jovens, que podem viajar para a região de Hunsrück e da

([34]) Gemeinschaftsaufgabe *«Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz»* de 6 de outubro de 1969 (BGBl. I S. 1861), alterada pela última vez pelo artigo 8.º da Lei de 7 de setembro de 2007 (BGBl. I, p. 2, 246).

([35]) Flughafen Frankfurt Hahn — Regionaloekonomische Effekte, ZFL Studie, 3/2007.

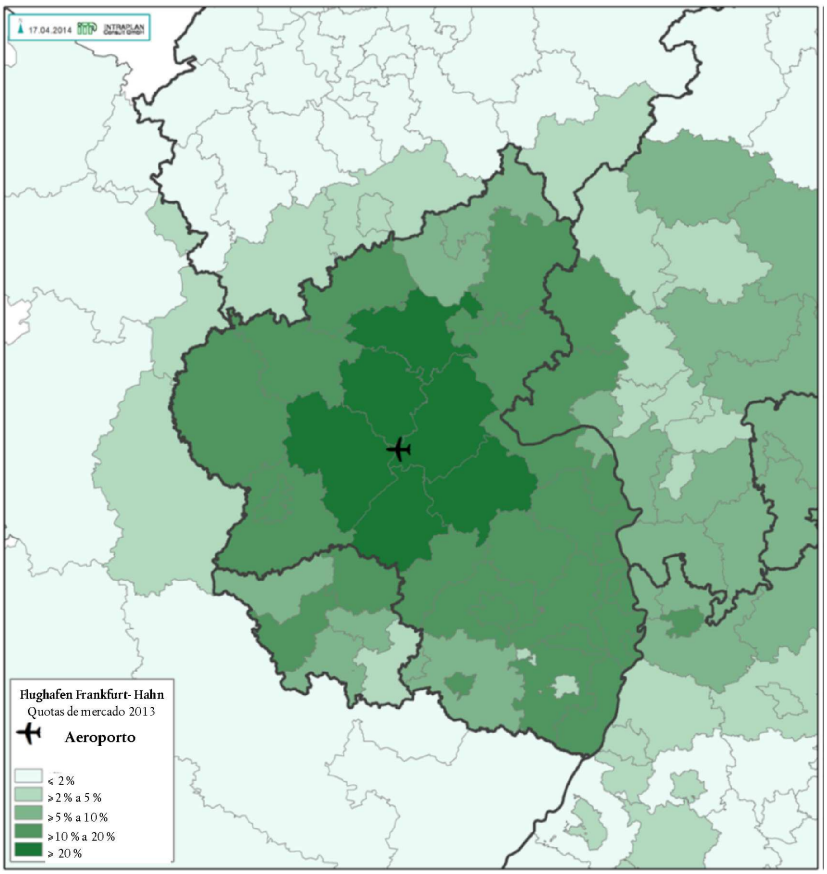
Renânia-Palatinado a baixos preços. Do mesmo modo, a Alemanha salientou que as universidades e instituições de ensino superior de alta qualidade em Koblenz, Mainz, Kaiserslautern, Trier, Wiesbaden, Mannheim, Bona, etc., onde, na sua maioria, não são cobradas propinas, estão agora facilmente acessíveis a estudantes de toda a Europa.

(203) A Alemanha defendeu, por outro lado, que também é de interesse comum que a região de Hunsrück e as regiões circundantes da Renânia-Palatinado estejam ligadas a outras regiões periféricas como, por exemplo, Limerick, algo que já se manifesta através de parcerias municipais. A Alemanha declarou que, tratando-se da quarta maior economia nacional a nível mundial, está a concentrar-se não só na ligação aos principais aeroportos europeus, mas também na ligação das regiões entre si. Segundo a Alemanha, tornar-se mais independente dos principais aeroportos, tais como Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol ou Frankfurt Main, é importante para a Europa, uma vez que significará não só ligações mais diretas, mas também mais segurança, especialmente para as empresas de transporte de mercadorias, dado que os aeroportos regionais são menos propensos a cancelamentos devido a condições meteorológicas, greves, terrorismo ou outros riscos de cancelamento.

(204) Por último, a Alemanha salientou, de um modo geral, que a proximidade do aeroporto de Zweibrücken não conduz a uma duplicação de aeroportos na mesma zona de influência, devido à distância de 127 km entre o aeroporto de Frankfurt Hahn e o aeroporto de Zweibrücken. Segundo a Alemanha, esta distância traduz-se numa duração de viagem de 1 hora e 27 minutos de automóvel ou de cerca de 4 horas de comboio. Por conseguinte, a Alemanha defendeu que nenhum trabalhador, transportador de mercadorias ou turista razoável cujo ponto de partida fosse a região de Hunsrück iria para o aeroporto de Zweibrücken em vez do aeroporto de Frankfurt Hahn a fim de alcançar o seu destino final. Além disso, a Alemanha sustentou que, analisando o tráfego aéreo de passageiros e de mercadorias entre 2005 e 2012, não se pode deduzir qualquer relação de substituição entre os aeroportos. Segundo a Alemanha, as maiores quotas de mercado do aeroporto de Frankfurt Hahn são provenientes da região de Hunsrück-Mosel-Nahe (ver Gráfico 5).

Gráfico 2

Quotas de mercado no transporte aéreo de passageiros do aeroporto de Frankfurt Hahn em 2013 ([36])



([36]) Observações da Alemanha, setembro de 2014.

5.4.1.2. ***A infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo***

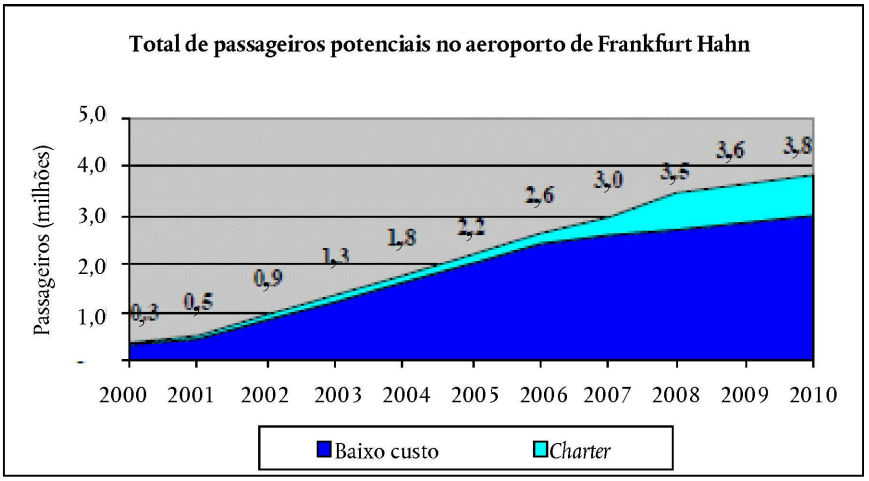
(205) A Alemanha sublinhou que os investimentos financiados são necessários e proporcionais ao objetivo de interesse comum (ver considerando 197 e seguintes). Segundo a Alemanha, os investimentos foram realizados de acordo com as necessidades e as infraestruturas construídas eram necessárias para o aeroporto garantir a conectividade, contribuir para o desenvolvimento da região e descongestionar o aeroporto de Frankfurt Main. A Alemanha salientou que as infraestruturas não eram desproporcionadas ou demasiado grandes para as necessidades dos utilizadores do aeroporto. Assim, a Alemanha considerou que esta condição de compatibilidade foi cumprida.

5.4.1.3. ***A infraestrutura oferece perspetivas satisfatórias de utilização a médio prazo***

(206) A Alemanha sustentou que, antes de ter sido tomada a decisão de alargar as infraestruturas aeroportuárias, a Fraport encomendou estudos de previsão de tráfego a fim de identificar o potencial de tráfego do aeroporto de Frankfurt Hahn. A Alemanha apresentou esses estudos realizados por peritos em aviação, em nome da Fraport. O Gráfico 3, o Gráfico 4 e o Gráfico 5 resumem os resultados de um desses estudos sobre a evolução prevista do tráfego de passageiros e mercadorias no aeroporto de Frankfurt Hahn entre 2000 e 2011.

Gráfico 3

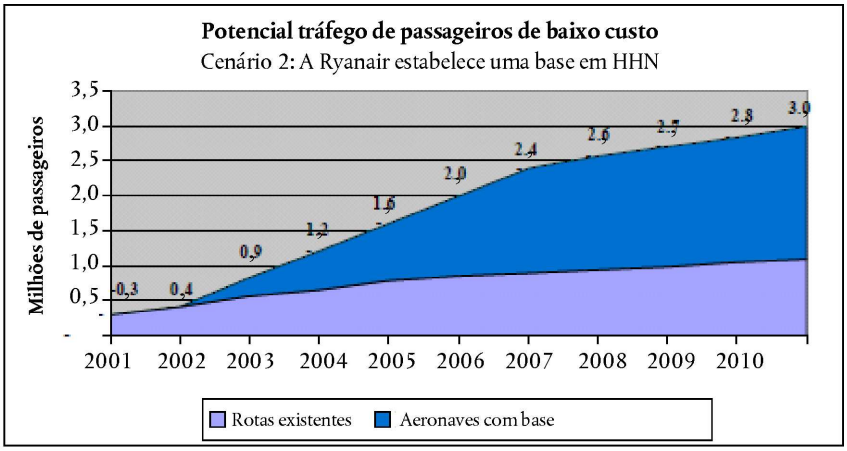
Total de passageiros potenciais no aeroporto de Frankfurt Hahn em 2000-2010



Fonte: SH&E

Gráfico 4

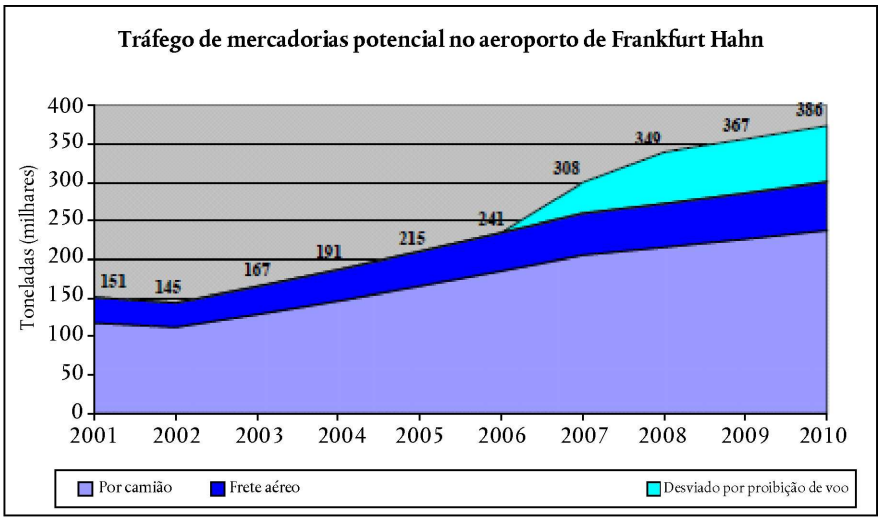
Tráfego potencial de passageiros de baixo custo (com base no pressuposto de que a Ryanair estabelece uma base) no aeroporto de Frankfurt Hahn em 2001-2011



Fonte: SH&E

Gráfico 5

Tráfego potencial total de mercadorias no aeroporto de Frankfurt Hahn em 2001-2010



Fonte: SH&E

5.4.1.4. ***Acesso às infraestruturas de forma equitativa e não discriminatória***

(207) De acordo com as informações fornecidas pela Alemanha, todos os potenciais utilizadores das infraestruturas têm acesso ao aeroporto em condições equitativas e não discriminatórias. A Alemanha sustentou que as taxas aeroportuárias pagas pela utilização da infraestrutura se basearam numa diferenciação comercialmente justificada e que a tabela de taxas aeroportuárias está acessível a todos os potenciais utilizadores de forma transparente e não discriminatória.

5.4.1.5. ***As trocas comerciais não são afetadas de forma contrária ao interesse comum***

(208) Em primeiro lugar, a Alemanha declarou que não existem efeitos de substituição entre o aeroporto de Frankfurt Hahn e outros aeroportos na zona de influência, tais como o aeroporto de Zweibrücken e o aeroporto de Frankfurt Main. Segundo a Alemanha, não é possível demonstrar efeitos negativos indesejados sobre a concorrência entre estes aeroportos provocados pelos auxílios concedidos à FFHG, seja no tráfego de passageiros ou no transporte de mercadorias. Com efeito, a Alemanha defendeu que, nos últimos anos, as transportadoras de baixo custo tiveram de fornecer cada vez mais voos aos principais aeroportos, uma vez que as companhias aéreas tradicionais baixaram os seus preços e começaram a entrar no mercado dos voos de baixo custo. A este respeito, a Alemanha declarou que os aeroportos regionais, como o de Frankfurt Hahn, estão agora sob uma maior pressão para competir com os aeroportos centrais de passageiros de lazer. Por conseguinte, a Alemanha concluiu que o apoio financeiro prestado não conduziu a quaisquer efeitos negativos indesejados sobre a concorrência mas que, pelo contrário, se verificou adequado no auxílio ao processo de adaptação a um modelo de negócios estável no futuro.

(209) Em segundo lugar, a Alemanha defendeu que o facto de a Fraport, antes de estar envolvida no aeroporto de Frankfurt Hahn, já ser o operador do aeroporto de Frankfurt Main, mostra que não eram expectáveis quaisquer movimentos de substituição do aeroporto de Frankfurt Main para o aeroporto de Frankfurt Hahn. Pelo contrário, a Fraport estava a investir na possibilidade de descongestionar o aeroporto de Frankfurt Main e de utilizar a função adicional e complementar do aeroporto de Frankfurt Hahn, uma vez que era previsível uma sobrecarga da capacidade do aeroporto de Frankfurt Main no futuro. Segundo a Alemanha, a proibição de voos noturnos no aeroporto de Frankfurt Main foi um dos principais fatores subjacentes a este raciocínio, uma vez que o aeroporto de Frankfurt Hahn possuía uma licença de exploração de 24 horas por dia.

(210) Em conclusão, a Alemanha defendeu que os efeitos do auxílio a favor da FFHG se limitaram aos efeitos regionais positivos para a região de Hunsrück, não sendo criados nenhuns efeitos negativos indesejados em relação a outros aeroportos, dado que o aeroporto de Frankfurt Hahn é utilizado unicamente para descongestionar Frankfurt Main. Além disso, a Alemanha declarou que com exceção do aeroporto do Luxemburgo, que já se encontra a 1 hora e 30 minutos de viagem (111 km) do aeroporto de Frankfurt Hahn, não existem outros

aeroportos estrangeiros concorrentes na mesma zona de influência. Mesmo em relação ao Luxemburgo, segundo a Alemanha, não é possível observar quaisquer efeitos negativos de distorção da concorrência devido aos auxílios concedidos.

5.4.1.6. ***Efeito de incentivo, necessidade e proporcionalidade***

(211) A Alemanha declarou que, na ausência de auxílios ao investimento, o nível de atividade económica do aeroporto seria significativamente reduzido. A Alemanha sustentou que o auxílio era necessário dado que compensava apenas os custos de financiamento e um montante mais baixo levaria a níveis mais baixos de investimento.

5.4.2. COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO AO FUNCIONAMENTO PARA FINANCIAR A EXPLORAÇÃO DO AEROPORTO

(212) As Orientações relativas à aviação de 2014 preveem condições ao abrigo das quais os auxílios ao funcionamento e ao investimento concedidos aos aeroportos podem ser declarados compatíveis com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado. Em 17 de abril de 2014, a Alemanha apresentou as suas observações sobre a compatibilidade das medidas ao abrigo da Orientações relativas à aviação de 2014. A Alemanha defendeu que, mesmo que as medidas sob investigação constituíssem um auxílio ao funcionamento a favor da FFHG, esse auxílio seria compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado e da secção 5.1.2. das Orientações relativas à aviação de 2014.

5.4.2.1. ***Contribuição para um objetivo de interesse comum claramente definido***

(213) Relativamente ao objetivo de interesse comum claramente definido, a Alemanha sustentou que a cobertura dos custos de funcionamento da FFHG se destinou sempre a melhorar a estrutura económica da região economicamente subdesenvolvida e escassamente povoada de Hunsrück. A este respeito, a Alemanha apresentou o mesmo raciocínio utilizado para a apreciação da compatibilidade do auxílio ao investimento para financiar as infraestruturas aeroportuárias (ver secção 5.4.1.1).

5.4.2.2. ***Necessidade de intervenção do Estado***

(214) No que respeita à necessidade de intervenção do Estado, a Alemanha explicou por que motivo Frankfurt Hahn tem vindo a registar perdas de exploração que têm de ser cobertas. Na sua opinião, é um objetivo bastante ambicioso para um aeroporto como o aeroporto de Frankfurt Hahn, com 1-3 milhões de passageiros, tornar-se rentável e ser capaz de cobrir os seus custos de funcionamento. Segundo a Alemanha, não foi possível atingir esse objetivo ambicioso nos anos de arranque, uma vez que o aeroporto foi onerado por investimentos muito elevados em infraestruturas, financiados por si no mercado de capitais e pelos quais teve de pagar juros altos. Além disso, a Alemanha declarou que desde o início da crise económica e financeira mundial se pôde constatar uma estagnação do tráfego de passageiros e, sobretudo, de mercadorias.

(215) A Alemanha sustentou que, tendo em conta estas circunstâncias, existiu uma necessidade de intervenção estatal para cobrir as perdas de exploração, uma vez que, de outro modo, a FFHG teria ficado insolvente. Tal teria também resultado, segundo a Alemanha, na retirada da licença de exploração de 24 horas por dia, o que significa que, durante a insolvência, a FFHG teria tido de interromper a operação de todos os voos, o que, por sua vez, teria resultado na perda de clientes, tais como companhias aéreas e transportadoras de mercadorias. A Alemanha salientou que, nesse momento, também se teria tornado muito difícil encontrar um novo operador para o aeroporto.

5.4.2.3. ***Adequação das medidas de auxílio como instrumentos de política***

(216) A Alemanha sustentou que a cobertura dos custos de funcionamento foi uma medida adequada para alcançar o objetivo pretendido. A Alemanha defendeu, a este respeito, que se o aeroporto de Frankfurt Hahn tivesse tido de interromper a operação e tivesse desaparecido dos mercados relevantes, deixaria de ter sido possível alcançar os objetivos de interesse comum prosseguidos através da conversão de uma antiga base aérea dos EUA num aeroporto de aviação civil em pleno funcionamento e do desenvolvimento da região de Hunsrück. A este respeito, a Alemanha sublinhou que, ao contrário de um investidor privado, um investidor público terá de ter em conta esses objetivos ao considerar a alternativa de encerramento do aeroporto.

5.4.2.4. ***Existência de um efeito de incentivo***

(217) A Alemanha defendeu que cobrir os custos de funcionamento do aeroporto de Frankfurt Hahn era uma condição *sine qua non* para o manter em funcionamento, uma vez que, de outro modo, a FFHG teria ficado insolvente. Uma exploração bem-sucedida do aeroporto foi, por sua vez, a base para a realização dos objetivos de interesse comum, tal como indicado nos considerandos 213 e seguintes. Além disso, a Alemanha defendeu que, sem este auxílio ao funcionamento, a consolidação financeira do aeroporto teria sido inimaginável, uma vez que o aeroporto teria acumulado cada vez mais dívidas em vez de se libertar das mesmas, tal como previsto no atual programa de austeridade.

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

(218) A Alemanha defendeu que qualquer elemento de auxílio incluído nos empréstimos se limitou às perdas de exploração e representou o mínimo absolutamente necessário para manter o aeroporto de Frankfurt Hahn em funcionamento e evitar que se tornasse insolvente.

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

(219) Em primeiro lugar, a Alemanha declarou que não existem efeitos de substituição entre o aeroporto de Frankfurt Hahn e outros aeroportos na zona de influência, tais como o aeroporto de Zweibrücken e o aeroporto de Frankfurt Main. Segundo a Alemanha, não é possível demonstrar efeitos negativos indesejados sobre a concorrência entre estes aeroportos devido aos auxílios concedidos à FFHG, seja no tráfego de passageiros ou do transporte de mercadorias. A Alemanha sustentou que, pelo contrário, Frankfurt Hahn tem registado importantes efeitos de substituição de passageiros que escolhem aeroportos tais como Colónia/Bona ou Frankfurt Main para voar em transportadoras de baixo custo, em vez do aeroporto de Frankfurt Hahn. Com efeito, a Alemanha defendeu que, nos últimos anos, as transportadoras de baixo custo tiveram de fornecer cada vez mais voos aos principais aeroportos, uma vez que as companhias aéreas tradicionais baixaram os seus preços e começaram a entrar no mercado dos voos de baixo custo. A este respeito, a Alemanha declarou que os aeroportos regionais, como o de Frankfurt Hahn, estão agora sob uma maior pressão para competir com os aeroportos centrais de passageiros de lazer. Por conseguinte, a Alemanha concluiu que a cobertura dos custos de funcionamento não conduziu a quaisquer efeitos negativos indesejados sobre a concorrência mas que, pelo contrário, se verificou adequada no apoio ao processo de adaptação a um modelo de negócios estável no futuro.

(220) Em segundo lugar, a Alemanha defendeu que o facto de a Fraport já ser o operador do aeroporto de Frankfurt Main antes de estar envolvida no aeroporto de Frankfurt Hahn mostra que não eram expectáveis quaisquer movimentos de substituição do aeroporto de Frankfurt Main para o aeroporto de Frankfurt Hahn. Pelo contrário, a Fraport estava a investir na possibilidade de descongestionar o aeroporto de Frankfurt Main e de utilizar a função adicional e complementar do aeroporto de Frankfurt Hahn, dado que era previsível uma sobrecarga da capacidade do aeroporto de Frankfurt Main no futuro. Segundo a Alemanha, a proibição de voos noturnos no aeroporto de Frankfurt Main foi um dos principais fatores subjacentes a este raciocínio, uma vez que o aeroporto de Frankfurt Hahn possuía uma licença de exploração de 24 horas por dia.

(221) Em conclusão, a Alemanha defendeu que os efeitos do auxílio a favor da FFHG se limitaram aos efeitos regionais positivos para a região de Hunsrück, não sendo criados quaisquer efeitos negativos indesejados em relação a outros aeroportos, dado que o aeroporto de Frankfurt Hahn é utilizado para descongestionar Frankfurt Main. Além disso, a Alemanha declarou que, com exceção do aeroporto do Luxemburgo, que já se encontra a 1 hora e 30 minutos de viagem (111 km) do aeroporto de Frankfurt Hahn, não existem outros aeroportos estrangeiros concorrentes na mesma zona de influência. Mesmo em relação ao Luxemburgo, segundo a Alemanha não é possível observar quaisquer efeitos negativos de distorção da concorrência devido aos auxílios concedidos.

6. **OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

6.1. *RYANAIR*

(222) A Ryanair levantou objeções à decisão da Comissão de dar início ao procedimento formal de investigação no que respeita aos acordos Ryanair de 1999, 2002 e 2005 celebrados com o aeroporto de Frankfurt Hahn. A Ryanair declarou que estes acordos respeitavam o princípio do investidor numa economia de mercado, e que, portanto, não constituíam um auxílio estatal.

(223) A Ryanair defende essencialmente que não lhe foi concedida nenhuma vantagem, uma vez que os acordos refletem as condições normais de mercado. A este respeito, a Ryanair alegou que as condições contratuais não devem ser comparadas com as de outros aeroportos alemães, mas com as que a Ryanair acordou com outros aeroportos que servem de base a transportadoras de baixo custo, tal como o aeroporto de Blackpool e o aeroporto de Charleroi.

(224) Relativamente à questão do apoio ao *marketing*, a Ryanair defendeu que a taxa para novos destinos recompensa as frequências de voo e que os descontos concedidos pelo aeroporto de Frankfurt Hahn estavam em consonância com as práticas do setor, dado que muitos aeroportos privados ou públicos aplicaram descontos iguais ou mais elevados para novos destinos.

(225) Relativamente à aplicação de taxas aeroportuárias, a Ryanair defendeu que as taxas normais de mercado, ou seja, as taxas que não fossem anormalmente baixas, cumprem o princípio do investidor numa economia de mercado. De acordo com a Ryanair, não era necessária uma perspetiva de rentabilidade imediata para o cumprimento deste princípio. Uma perspetiva de rentabilidade a médio e longo prazos seria suficiente, na opinião da Ryanair. Além disso, a Ryanair contesta o argumento da Comissão de que o aeroporto de Frankfurt Hahn teve em conta apenas os custos específicos do contrato com a Ryanair no que respeita à cobertura dos seus custos a partir das taxas pagas à Ryanair, e não os custos das infraestruturas aeroportuárias comuns e da administração geral. No que respeita à cobertura dos custos, a Ryanair afirmou que nunca existiu um plano de reserva da utilização do aeroporto de Frankfurt Hahn exclusivamente para a Ryanair. A este respeito, a Ryanair salientou o facto de o aeroporto de Frankfurt Hahn ter sido igualmente utilizado, em grande medida, como um aeroporto de carga. Além disso, a Ryanair salientou que deveria pagar um nível de taxas mais baixo em comparação com outras companhias aéreas, uma vez que os seus requisitos de assistência e exploração minimizam os custos para o aeroporto.

(226) A Ryanair defendeu ainda que a conduta do aeroporto de Frankfurt Hahn foi orientada por perspetivas de rentabilidade previsíveis. De acordo com a Ryanair, o aeroporto de Frankfurt Hahn tinha realizado uma análise financeira e estratégica antes de celebrar os acordos, tal como se espera de um investidor numa economia de mercado. A Ryanair afirmou que o seu compromisso de proporcionar um elevado volume de passageiros estava ainda, desde 2005, garantido por uma sanção contratual, e que este contrato atribuía a maior parte dos riscos à Ryanair, proporcionando assim um acordo extraordinariamente generoso para o aeroporto de Frankfurt Hahn. Além disso, os acordos permitiram que o aeroporto de Frankfurt Hahn melhorasse a sua situação financeira. Aquando da conclusão do contrato, o aeroporto de Frankfurt Hahn sabia que outros acordos semelhantes da Ryanair com aeroportos em toda a Europa tinham demonstrado ser rentáveis.

(227) Por último, a Ryanair sublinha que os seus acordos com Frankfurt Hahn não incluíam qualquer cláusula de exclusividade, pelo que outras companhias aéreas poderiam beneficiar dos mesmos termos e condições que a Ryanair, desde que estivessem dispostos a oferecer ao aeroporto o mesmo compromisso que a Ryanair.

(228) Além disso, a Ryanair apresentou uma série de notas preparadas pela Oxera e uma análise preparada pelo Professor Damien P. McLoughlin.

Nota 1 da Oxera — Identificação da referência de mercado na análise comparativa para os testes do operador numa economia de mercado. Processos relativos a auxílios estatais da Ryanair, preparados para a Ryanair pela Oxera, 9 de abril de 2013

(229) Na opinião da Oxera, o método da Comissão, que só considera aeroportos de referência situados na mesma zona de influência que o aeroporto em análise, está errado.

(230) A Oxera defende igualmente 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 MEOT,

(231) Uma vez que:

a) As análises comparativas são amplamente utilizadas para MEOT 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 1/3 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 (até abril de 2013)];

d) Mesmo quando os aeroportos de referência enfrentam a concorrência de aeroportos detidos pelo Estado 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.

Nota 2 da Oxera — Princípios subjacentes à análise da rentabilidade para testes do operador numa economia de mercado. Processos relativos a auxílios estatais da Ryanair, preparados para a Ryanair pela Oxera, 9 de abril de 2013

(232) A Oxera defende que a análise da rentabilidade executada nos seus relatórios apresentados à Comissão segue os princípios que um investidor privado racional adotaria e reflete a abordagem revelada nos precedentes da Comissão.

(233) Os princípios subjacentes à análise da rentabilidade são os seguintes:

a) A apreciação é efetuada de forma progressiva;

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

c) O sistema de caixa única constitui a metodologia de fixação de preços adequada para um aeroporto não congestionado;

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

e) Deve ser tomada em consideração toda a vigência do acordo, incluindo as suas prorrogações;

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

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

Análise do Professor Damien P. McLoughlin — O desenvolvimento de uma marca: por que motivo e de que forma pequenas marcas devem investir em marketing, preparada para a Ryanair, 10 de abril de 2013

(234) Este documento visa determinar a lógica comercial subjacente às decisões dos aeroportos regionais de adquirir à AMS publicidade na Ryanair.com.

(235) O documento defende que existe um grande número de aeroportos muito fortes, conhecidos e habitualmente 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.

Notas 3 e 4 da Oxera — «Como devem os acordos da AMS ser tratados no âmbito da análise da rendibilidade como parte do teste do operador no mercado?», 17 e 31 de janeiro de 2014

(236) A Ryanair apresentou relatórios adicionais elaborados pela sua consultora, a Oxera. Nestes relatórios, a Oxera discute os princípios que, de acordo com a companhia aérea, devem ser tomados em consideração como parte

do MEOT na análise da rentabilidade, por um lado, dos acordos sobre serviços aeroportuários entre a Ryanair e os aeroportos e, por outro lado, dos acordos de *marketing* entre a AMS e os mesmos aeroportos. A Ryanair salientou que tais relatórios não alteram de forma alguma a sua posição previamente apresentada de que os acordos sobre serviços aeroportuários e os acordos de *marketing* devem ser apreciados em MEOT distintos.

(237) Os relatórios indicam que os lucros gerados pela AMS devem ser incluídos como receitas numa análise conjunta relativa à rentabilidade, ao passo que as despesas da AMS teriam de ser integradas nos custos. Para tal, os relatórios sugerem a aplicação da metodologia com base no fluxo de caixa à análise da rentabilidade conjunta, o que significa que as despesas apresentadas pelos aeroportos em relação à AMS poderiam ser tratadas como despesas de exploração incrementais.

(238) Os relatórios salientam que as atividades de *marketing* contribuem para a criação e o apoio do valor da marca, o que ajuda a gerar efeitos e benefícios, não apenas durante a vigência do contrato, mas também após o seu termo. Isso aconteceria especialmente se, devido ao facto de a Ryanair ter celebrado um acordo com um aeroporto, outras companhias aéreas estabelecessem bases no aeroporto, o que, por sua vez, atrairia mais lojas e, assim, geraria mais receitas não aeronáuticas ao aeroporto. Segundo a Ryanair, se a Comissão proceder a uma análise conjunta da rentabilidade, tais benefícios devem ser tomados em consideração mediante o tratamento das despesas da AMS como custos de funcionamento incrementais, líquidos dos pagamentos relativos à AMS.

(239) Além disso, a Ryanair considera que seria necessário incluir um valor final (que refletisse o valor gerado após o termo do acordo) nos lucros incrementais projetados no final do acordo sobre serviços aeroportuários. O valor final poderia ser adaptado com base numa probabilidade de «renovação», avaliando a expectativa da persistência dos lucros após o termo do acordo com a Ryanair ou se fossem acordadas condições semelhantes com outras companhias aéreas. A Ryanair considera que seria então possível calcular um limite inferior para os benefícios gerados conjuntamente pelo acordo com a AMS e pelo acordo sobre serviços aeroportuários, refletindo as incertezas dos lucros incrementais após o termo do acordo sobre serviços aeroportuários.

(240) Para complementar esta abordagem, os relatórios apresentam uma síntese dos resultados de estudos sobre os efeitos do *marketing* sobre o valor de uma marca. Esses estudos consideram que o *marketing* pode apoiar o valor de uma marca e pode ajudar a desenvolver uma base de clientes. Segundo os relatórios, no caso de um aeroporto, o *marketing* na Ryanair.com aumenta significativamente a visibilidade da marca. Além disso, os relatórios referem que os aeroportos regionais de menor dimensão que desejem aumentar o seu tráfego aéreo podem, portanto, aumentar especificamente o valor da sua marca mediante a celebração de acordos de *marketing* com a AMS.

(241) Por último, os relatórios indicam que uma abordagem com base nos fluxos de caixa é preferível a uma abordagem de capitalização, na qual os custos dos serviços de *marketing* prestados pela AMS seriam tratados como despesas de capital de um ativo intangível (isto é, o valor da marca) ([37]). A abordagem de capitalização teria apenas em consideração a proporção das despesas de *marketing* atribuíveis aos ativos intangíveis de um aeroporto. As despesas de *marketing* seriam tratadas como despesa de capital num ativo intangível e posteriormente depreciadas durante a vigência do contrato, tomando em consideração um valor residual no termo previsto do acordo sobre serviços aeroportuários. Esta abordagem não tomaria em consideração os lucros incrementais que a celebração do acordo sobre serviços aeroportuários com a Ryanair originaria e é igualmente difícil calcular o valor do ativo intangível devido às despesas da marca e ao período de utilização do ativo. De acordo com os relatórios, o método do fluxo de caixa também é mais adequado do que uma abordagem de capitalização, pois a última não refletiria os impactos positivos para o aeroporto esperados em consequência da assinatura do acordo sobre serviços aeroportuários com a Ryanair.

Oxera — Avaliação económica do princípio do operador numa economia de mercado: O aeroporto de Frankfurt Hahn, 11 de agosto de 2014

(242) A Ryanair apresentou um novo relatório elaborado pela Oxera sobre os acordos entre o aeroporto de Franfurt Hahn e a Ryanair de 1999, 2002, de 2005. A avaliação do acordo Ryanair de 2005 tem igualmente em conta o acordo de *marketing* celebrado diretamente com o *Land* da Renânia-Palatinado. A avaliação da Oxera sobre os acordos Ryanair baseia-se na informação de que o aeroporto dispunha aquando da assinatura do acordo.

([37]) Oxera, «*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? — Practical application*» preparado para a Ryanair em 31 de janeiro de 2014.

O acordo Ryanair de 1999:

(243) De acordo com o relatório, a análise do acordo Ryanair de 1999 baseou-se no documento do plano de negócios produzido pela FFHG em 25 de maio de 1999, um documento que foi redigido antes da assinatura do acordo. O relatório indica que as receitas aeronáuticas foram calculadas com base nas taxas previstas no acordo Ryanair de 1999. As estimativas de custos de funcionamento incrementais basearam-se nas próprias estimativas da FFHG. O relatório salienta que os custos de combate a incêndios, que são geralmente considerados como missões de serviço público, não foram tidos em conta. O mesmo se aplica a investimentos em infraestruturas.

Quadro 16

Avaliação da rentabilidade incremental efetuada pela Oxera relativamente ao acordo Ryanair de 1999 ([38])

[…]

O acordo Ryanair de 2002:

(244) O relatório explica que as previsões do número total de passageiros foram obtidas a partir do plano de negócios da FFHG, redigido em novembro de 2002, uma vez que é o único documento disponível que contém previsões de tráfego ao longo do período em causa. Segundo o relatório, as receitas aeronáuticas foram calculadas com base nas taxas especificadas no acordo Ryanair de 2002. As receitas não aeronáuticas foram obtidas a partir do plano de negócios da FFHG, redigido em novembro de 2002, uma vez que era o único documento que continha projeções de receitas não aeronáuticas que se encontrava elaborado na altura do acordo Ryanair de 2002.

(245) As estimativas de custos de funcionamento por passageiro basearam-se na própria análise da FFHG dos custos de funcionamento incrementais por passageiro à partida da Ryanair. O calendário dos investimentos foi elaborado em novembro de 2000.

Quadro 17

Avaliação da rentabilidade incremental efetuada pela Oxera relativamente ao acordo Ryanair de 2002 ([39])

[…]

6.2. *LUFTHANSA E BDF*

(246) A Lufthansa e a *Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V.* (associação federal de companhias aéreas alemãs, doravante «BDF») apresentaram informações e observações exaustivas sobre a decisão de início do procedimento de 2008, que são expostas a seguir.

(247) A Lufthansa e a BDF declararam que as perdas da FFHG e dos seus antecessores desde 1998 e até 2009 ascenderam a 161 milhões de EUR, e que a FFHG também não alcançou um EBITDA positivo em 2006, contrariamente ao que alega. A este respeito, a Lufthansa e a BDF alegam que o EBITDA ligeiramente positivo só foi possível após a libertação do passivo antigo, o que reduziu as perdas de exploração. Por conseguinte, a Lufthansa e a BDF sugerem que a Comissão deve procurar obter acesso a todos os balanços anuais da FFHG. A este respeito, a Lufthansa defendeu que, contrariamente ao que a Alemanha explicou, a depreciação dos investimentos não aumentou muito ao longo dos anos e não pode ser considerada muito elevada em comparação com os

([38]) De acordo com a Oxera, as taxas de depreciação não foram incluídas uma vez que o acordo Ryanair de 1999 foi assinado antes do acórdão «Aéroports de Paris», de 12 de dezembro de 2000. A Oxera declarou igualmente que os dados são apresentados em termos nominais. A Oxera esclareceu que as estimativas apresentadas para 1999 e 2004 foram ajustadas para refletir as datas de início e de fim do acordo de 1999, em abril de 1999 e março de 2004, respetivamente.

([39]) A Oxera esclareceu que a depreciação está modelada na forma de um VAL neutro. De acordo com a Oxera, esta abordagem assegurava que a soma do valor atual descontado da depreciação, ao longo da vida do ativo, representava o montante inicial das despesas de capital. A Oxera declarou que os dados são apresentados em termos nominais. A Oxera esclareceu que as estimativas apresentadas para 2002 e 2017 foram ajustadas para refletir as datas de início e de fim do acordo Ryanair de 2002, em fevereiro de 2002 e fevereiro de 2017, respetivamente.

custos relacionados com o apoio ao *marketing* a favor da Ryanair, que estão incluídos em «*outros custos de funcionamento*», como indica o Quadro 18. A Lufthansa e a BDF sugerem ainda que a Comissão deve solicitar o balanço anual completo e não publicado da FFHG.

Quadro 18

Relação entre a depreciação e os outros custos de funcionamento

Em EUR	2000	2001	2002	2003	2004
Depreciações	4 477 257	5 325 627	5 423 627	6 045 387	7 699 330
Perdas	8 217 199	13 355 347	19 993 895	17 832 868	16 797 889
Outros custos de exploração	[…]	5 692 808	11 434 306	10 521 273	11 454 363

(248) A Lufthansa e a BDF alegaram igualmente que não deve ser tido em conta um estudo apresentado pela Alemanha que contém estatísticas sobre os efeitos da FFHG no turismo em *Hunsrück* e no *Land* da Renânia-Palatinado, dado que os números relativos ao aumento dos passageiros e ao aumento dos postos de trabalho em redor do aeroporto foram fornecidos pela FFHG e os autores do estudo não os verificaram. A Lufthansa e a BDF alegaram ainda que se sabia, mesmo quando o estudo foi realizado, que os números indicados não eram realistas.

(249) Além disso, a Lufthansa e a BDF declararam que a FFHG não tinha um modelo de negócios claro, o que poderia ser demonstrado pela mudança de planos para complementos ao aeroporto, tais como centros comerciais ou locais para excursões, que nada tinham a ver com a exploração do aeroporto. Além disso, de acordo com a Lufthansa e a BDF, as declarações contraditórias da FFHG segundo as quais o aeroporto de Frankfurt Hahn seria rentável em 2005, primeiro, depois em 2008 e posteriormente em 2013, apontam na mesma direção de que não estava a ser seguido qualquer plano de negócios coerente. As últimas previsões feitas, nomeadamente de que o aeroporto de Frankfurt Hahn deveria tornar-se rentável de 2016 em diante, afiguravam-se por conseguinte igualmente duvidosas, e baseavam-se, aparentemente, no pressuposto de que seriam efetuados investimentos adicionais substanciais. A origem destes investimentos não era, no entanto, nada clara, de acordo com a Lufthansa e a BDF.

(250) Além disso, a Lufthansa e a BDF declararam que, contrariamente ao que a Alemanha alega, a PwC não apresentou um MEOT adequado, uma vez que a sua avaliação não tem em conta a jurisprudência do Tribunal de Justiça em, pelo menos, dois pontos.

(251) Em primeiro lugar, a Lufthansa e a BDF remeteram para as alegações da Alemanha segundo as quais as perdas acumuladas da FFHG poderiam ser compensadas pela Fraport enquanto sua acionista. A este respeito, a Lufthansa e a BDF defenderam que não é importante saber se as perdas podem ser compensadas num grupo de empresas, mas sim se as medidas individuais, tomadas como tal, são medidas que um investidor numa economia de mercado teria igualmente tomado (ou não), e na sua opinião tal argumentação seria, por conseguinte, inaceitável.

(252) Em segundo lugar, a Lufthansa e a BDF declararam que os argumentos constantes da avaliação realizada pela PwC não eram suficientes para provar que um investidor numa economia de mercado teria tomado a mesma decisão, uma vez que a PwC alegou, designadamente a respeito do contrato Ryanair de 1999, que poderia ser alcançada uma redução das perdas aumentando o volume de passageiros. A Lufthansa e a BDF remeteram para o processo *WestLB*, segundo o qual um investidor numa economia de mercado iria, normalmente, «procurar obter o máximo rendimento razoável do seu investimento, de acordo com as circunstâncias específicas e a realização dos seus interesses a curto, médio e longo prazo, mesmo quando está a investir numa empresa da qual já é acionista» ([40]). Logo, uma redução das perdas não seria suficiente para que uma medida passasse o MEOT e, por conseguinte, a Lufthansa e a BDF argumentaram que a PwC já ignorou a jurisprudência do Tribunal de Justiça a este respeito.

([40]) Processo T-228 e 233/99, *DEP — Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comissão*, Col. 2003, p. II-00435, n.º 314.

Além disso, a Lufthansa e a BDF salientaram que a avaliação apresentada em nome da FFHG não incluía quaisquer MEOT próprios, uma vez que apenas se referia aos testes realizados pela PwC.

(253) Além disso, a Lufthansa e a BDF contestaram as alegações apresentadas pela PwC em relação aos aumentos de capital, segundo as quais horizontes de planeamento longos, de mais de 30 anos, e amortizações de investimentos de mais de 20 anos são uma prática comercial normal para os investimentos em infraestruturas (ver considerando 103, da decisão de início do procedimento de 2008). A este respeito, a Lufthansa e a BDF alegaram que as comparações efetuadas pela PwC para contratos de concessão no aeroporto de Budapeste, nos aeroportos de Da Vinci e Campiano, no aeroporto de Sparta e no aeroporto de Belfast City eram completamente indefensáveis, uma vez que a situação destes aeroportos não é, ainda que remotamente, comparável à situação da FFHG e do aeroporto de Frankfurt Hahn. A Lufthansa e a BDF defenderam que, ao contrário de todos os aeroportos mencionados pela PwC, Frankfurt Hahn era um aeroporto militar em que a maior parte da utilização por aeronaves civis teve início apenas em 1999, tendo sido então apoiado pela construção de infraestruturas que correspondiam precisamente às necessidades da Ryanair. É por este motivo, de acordo com a Lufthansa e a BDF, que a análise de rentabilidade não é exata, uma vez que não foram tidos em conta os custos referentes ao terminal.

(254) A Lufthansa e a BDF defenderam igualmente, com base na decisão de início do procedimento de 2008, que a sobrecompensação das taxas de segurança constituía claramente um auxílio estatal. A este respeito, a Lufthansa e a BDF argumentaram, em primeiro lugar, que os controlos de segurança não tinham sido alvo de concurso público. Na opinião da Lufthansa e da BDF, as regras de adjudicação de contratos públicos não foram respeitadas, pelo que, à partida, o serviço não foi adquirido pelo preço mais vantajoso. Em segundo lugar, a Lufthansa e a BDF defenderam que, de acordo com a legislação alemã, estas taxas de segurança devem ser orientadas para os custos reais e necessários. No entanto, a Lufthansa e a BDF salientaram que as taxas no aeroporto de Frankfurt Hahn se mantiveram ao mesmo nível entre 2003 e 2008, ao passo que noutros aeroportos foi possível observar flutuações de tráfego.

(255) Ao contrário das observações da Alemanha sobre a avaliação jurídica, a Lufthansa e a BDF consideraram que os auxílios concedidos pela Fraport à FFHG foram provenientes de recursos estatais. Segundo a Lufthansa e a BDF, a Fraport admitiu expressamente, em todos os seus balanços anuais entre 2001 e 2006, que é uma «empresa dependente, detida por capitais públicos», devido a um acordo de consórcio entre os acionistas públicos. A este respeito, a Lufthansa e a BDF apontam para uma série de indícios de que os fundos da Fraport provinham de recursos estatais, de acordo com o acórdão proferido no processo *Stardust Marine* ([41]) e com o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), da Diretiva 2006/111/CE da Comissão ([42]).

(256) Além disso, a Lufthansa e a BDF consideraram que as ações da Fraport são igualmente imputáveis ao Estado. A este respeito, a Lufthansa e a BDF remeteram para indícios de imputabilidade, tais como o facto de a reunião de acionistas da FFHG, ou seja, o *Land* da Renânia-Palatinado e a Fraport, ter concordado com a celebração dos acordos Ryanair. Além disso, a Lufthansa e a BDF alegaram que existe uma relação temporal notável entre o segundo aumento de capital e o pedido de reconhecimento de um sistema aeroportuário comum em 2005. De acordo com a Lufthansa e a BDF, no prazo de duas semanas os acionistas da FFHG decidiram o aumento de capital que resolveu as dificuldades financeiras da FFHG e, posteriormente, a Alemanha apresentou o pedido para um aeroporto comum. A Lufthansa e a BDF alegaram, por conseguinte, que os acionistas públicos viabilizaram este pedido através do novo aumento de capital.

(257) Alegaram ainda que nenhum investidor numa economia de mercado teria empreendido o financiamento e investimento na FFHG, uma vez que, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, um investidor numa economia de mercado está sempre orientado para o lucro. Uma simples redução das perdas não seria suficiente para convencer um investidor numa economia de mercado e este não teria em conta considerações políticas sociais ou locais.

(258) Por último, a Lufthansa e a BDF alegaram que o auxílio concedido à FFHG para novas infraestruturas, bem como o auxílio concedido à Ryanair, são incompatíveis com o mercado interno nos termos das Orientações relativas à aviação de 2005, bem como nos termos das Orientações relativas à aviação de 2014. A este respeito, a Lufthansa e a BDF alegaram que, neste caso, não existia qualquer conversão de um aeroporto militar, dado que o aeroporto tinha sido construído seis anos após o termo da utilização militar. Além disso, defenderam que o aeroporto de Frankfurt Hahn não descongestionou o aeroporto de Frankfurt Main e, em particular, que tinham dúvidas se o aeroporto contribuiu para o desenvolvimento da região e aí criou postos de trabalho. De acordo com a Lufthansa e a BDF, este argumento não poderia, em qualquer caso, justificar o auxílio, uma vez que a criação de postos de

([41]) Acórdão *Stardust Marine*, n.ºs 33-34.

([42]) Diretiva 2006/111/CE da Comissão, de 16 de novembro 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas (JO L 318 de 17.11.2006, p. 17).

trabalho começou apenas em 1999, seis anos após ter terminado a utilização do aeroporto para fins militares. Mesmo que tal se aceitasse como justificação, os números fornecidos pela FFHG nos seus estudos estariam a sobrestimar totalmente os efeitos sobre a economia e a criação de postos de trabalho.

(259) Além disso, a Lufthansa e a BDF alegaram que os descontos concedidos através das taxas aeroportuárias para um número de passageiros de 1 a 3 milhões ou mais eram discriminatórios. A Lufthansa e a BDF defenderam que apenas a Ryanair era elegível para esses descontos, tendo em conta que era a única companhia aérea a gerar esse volume de passageiros e o facto de o aeroporto de Frankfurt Hahn nem sequer ter capacidade para acolher outra companhia aérea que pudesse ter fornecido esse número de passageiros. A concessão de apoio ao *marketing* foi igualmente discriminatória na opinião da Lufthansa e da BDF, dado que a proporção do apoio ao *marketing* está dependente do número de passageiros que a companhia aérea já trouxe ao aeroporto e do número de destinos já oferecidos pela companhia aérea no aeroporto. Uma vez que estes fatores não têm qualquer relação com o montante do apoio ao *marketing* para os novos destinos, este sistema irá proporcionar à Ryanair um montante muito mais elevado de apoio ao *marketing*, o que, de acordo com a Lufthansa e a BDF, não é justificável.

(260) No que se refere aos auxílios ao funcionamento a favor do aeroporto, segundo a Lufthansa e a BDF sublinharam, é óbvio que o sistema de caixa única aplicado ao aeroporto de Frankfurt Hahn não funciona, uma vez que, em geral, as receitas não conseguem cobrir as perdas. Por conseguinte, a compensação dessas perdas através do financiamento da FFHG constitui um auxílio ao funcionamento.

(261) No que diz respeito aos auxílios à Ryanair, a Lufthansa e a BDF declararam que a Ryanair recebeu vantagens através das taxas aeroportuárias e dos acordos com o aeroporto de Frankfurt Hahn. A Lufthansa e a BDF alegaram que nenhum investidor numa economia de mercado teria tomado estas medidas, uma vez que, nessa base, o aeroporto de Frankfurt Hahn é manifestamente incapaz de funcionar de forma rentável. A Lufthansa e a BDF alegaram que foi concedida uma vantagem adicional à Ryanair através da tabela de taxas aeroportuárias de 2001 e 2006, sob a forma de reduções adicionais concedidas em relação ao volume total de passageiros que partissem com a companhia aérea.

(262) A Lufthansa e a BDF defenderam que, dado que a Fraport tem de ser considerada uma empresa pública, a FFHG é uma empresa detida por capitais públicos e, por conseguinte, os seus recursos devem ser considerados recursos estatais. As vantagens concedidas pela FFHG à Ryanair são igualmente imputáveis ao Estado, segundo a Lufthansa e a BDF, uma vez que o PLTA inclui igualmente um acordo de controlo («*Beherrschungsvertrag*») e que os acionistas públicos podem orientar o comportamento da FFHG. A este respeito, a Lufthansa e a BDF defenderam que também deve ser tido em conta o facto de o gestor da FFHG ser sempre um trabalhador da Fraport.

(263) A Lufthansa e a BDF defenderam que nenhum dos auxílios à Ryanair é compatível com o mercado interno. Os acordos Ryanair e a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 devem ser apreciados diretamente nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado. A este respeito, a decisão da Comissão no processo *Charleroi* ([43]) deve igualmente ser tida em consideração. Nesta base, a Lufthansa e a BDF declararam que o auxílio à Ryanair não podia ser justificado, uma vez que constituía, em parte, um auxílio ao funcionamento, que não poderia ser justificado de todo e, em parte, um auxílio ao arranque, que não prosseguia qualquer objetivo legítimo e não foi concedido de forma transparente e não discriminatória. Além disso, a Lufthansa e a BDF declararam que a tabela de taxas aeroportuárias de 2006 não é compatível com as Orientações relativas à aviação de 2005, uma vez que as condições de compatibilidade do ponto 79 das referidas orientações não se encontram preenchidas no que respeita ao apoio ao *marketing* e ao auxílio ao funcionamento concedido através das taxas de passageiro. Tal deve-se ao facto de o apoio ao *marketing* ser discriminatório e das taxas por passageiro não terem uma duração limitada nem terem qualquer efeito de incentivo, explicaram a Lufthansa e a BDF. Além disso, na opinião da Lufthansa e da BDF todos os auxílios concedidos à Ryanair são de natureza cumulativa e, portanto, não estão em conformidade com as condições de compatibilidade. Por conseguinte, na sua opinião, deveriam ser considerados incompatíveis com o mercado interno.

6.3. *ASSOCIAÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS EUROPEIAS (AEA)*

(264) A AEA declarou que o facto de a FFHG ter sido deficitária desde a sua data de abertura e de a data anunciada para a rentabilidade ter sido constantemente adiada indica que o modelo de negócio é questionável, na melhor das hipóteses, e que o princípio do investidor numa economia de mercado é desrespeitado de forma flagrante.

([43]) Processo T-196/04, *Ryanair/Comissão* (doravante: «acórdão *Charleroi*»), Col. 2008, p. II-3643.

(265) Sobre o eventual auxílio estatal à Ryanair, a AEA considerou que este auxílio tinha tido efeitos negativos para as companhias aéreas concorrentes e que os acordos com a Ryanair constituíam medidas discriminatórias. De acordo com a AEA, esses acordos são discriminatórios, dado que a sua celebração coincide com o início da utilização comercial do aeroporto, o que significa que o aeroporto foi adaptado às necessidades da Ryanair.

6.4. *AIR FRANCE*

(266) A Air France observou, em geral, que apoiou veementemente a ação da Comissão em matéria de auxílios estatais no setor da aviação. Mais especificamente em relação à situação no aeroporto de Frankfurt Hahn, a Air France concordou com a apreciação preliminar da Comissão de que as medidas a favor da FFHG e da Ryanair constituíam auxílios estatais. A Air France considera, em especial, que os três acordos comerciais com a Ryanair constituem uma medida nitidamente discriminatória, dado que não foram oferecidas as mesmas condições a quaisquer outras companhias aéreas a operar no mesmo sistema aeroportuário. Por conseguinte, a Air France concluiu que essas medidas têm contribuído inevitavelmente para uma significativa distorção da concorrência entre transportadoras aéreas intra-UE no mercado interno.

6.5. *OBSERVAÇÕES APRESENTADAS SOBRE A APLICAÇÃO AO PROCESSO PENDENTE DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS À AVIAÇÃO DE 2014*

6.5.1.1. ***Lufthansa***

(267) A Lufthansa afirmou que os acordos Ryanair de 1999, 2002 e 2005 constituem um auxílio estatal incompatível e apresenta novas observações sobre os referidos acordos.

(268) No que diz respeito ao acordo Ryanair de 1999, a Lufthansa sugeriu que os custos para o terminal 1 do aeroporto deviam ser plenamente tidos em conta ao aplicar o MEOT. Para sustentar este argumento, a Lufthansa refere-se à declaração da Ryanair numa audição parlamentar. De acordo com a Lufthansa, a Ryanair afirmou que o aeroporto foi construído para si. A Lufhansa contestou que uma parte do custo do terminal pudesse ser imputada também a outras companhias aéreas.

(269) Na opinião da Lufthansa, o MEOT realizado pela PwC para o acordo Ryanair de 2002 subestima os custos de *marketing* para a abertura de novas rotas em 2002. De acordo com a Lufthansa, era do conhecimento público que seriam abertas em 2002, pelo menos, 7 novas rotas. Por conseguinte, a Lufthansa afirmou que o apoio ao *marketing* foi subestimado, pelo menos, em […] EUR em 2002.

(270) No que diz respeito ao acordo Ryanair de 2005, a Lufthansa afirmou que as previsões do volume de passageiros subjacentes ao MEOT do acordo Ryanair de 2005 parecem estar sobrestimadas. A Lufthansa afirmou que, no pior dos casos, o aeroporto esperava que a Ryanair trouxesse 3 milhões de passageiros entre 2006 e 2012. No entanto, segundo a Lufthansa, estas expetativas não se baseavam num compromisso efetivamente assumido pela Ryanair.

(271) Além disso, a Lufthansa afirmou que o *Land* da Renânia-Palatinado e a Ryanair celebraram um acordo de *marketing* em 2005, que não faz parte da decisão de início do procedimento de 2008 ([44]). De acordo com a Lufthansa, o acordo concede à Ryanair um apoio ao *marketing* de, pelo menos, […] milhões de EUR por ano.

(272) No que diz respeito ao auxílio ao aeroporto para o financiamento de infraestruturas, a Lufthansa considera que as infraestruturas são dedicadas à Ryanair e, consequentemente, os critérios de compatibilidade das Orientações não se aplicam.

([44]) Nem tampouco o acordo de *marketing* de 2005 foi objeto da decisão de início do procedimento de 2011.

6.5.1.2. ***Transport & Environment***

(273) Esta organização não-governamental fez observações criticando as Orientações relativas à aviação de 2014 e as decisões da Comissão relativas à indústria da aviação até à data, pelos seus efeitos alegadamente negativos para o ambiente.

7. **OBSERVAÇÕES DA ALEMANHA SOBRE AS OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS**

7.1. *NO QUE RESPEITA ÀS OBSERVAÇÕES DA RYANAIR*

(274) Relativamente às observações da Ryanair, a Alemanha afirmou que estas apoiaram de forma abrangente as suas observações e complementaram-nas do ponto de vista da companhia aérea. Segundo a Alemanha, as observações da Ryanair sublinharam, em especial, que os contratos com a Ryanair foram celebrados tal como o faria qualquer investidor numa economia de mercado e que, na verdade, muitos outros aeroportos europeus tinham celebrado acordos semelhantes com a Ryanair.

(275) Além disso, a Alemanha salientou que as taxas aeroportuárias, conforme estabelecidas pela FFHG, eram, de acordo com a Ryanair, absolutamente normais no setor das transportadoras de baixo custo e não eram especialmente vantajosas para a Ryanair.

7.2. *NO QUE RESPEITA ÀS OBSERVAÇÕES DA LUFTHANSA E DA BDF*

(276) Relativamente às observações da Lufthansa, a Alemanha rejeitou o argumento de que os resultados do estudo apresentado sobre os efeitos do aeroporto de Frankfurt Hahn na economia regional e no número de postos de trabalho criados seriam questionáveis e salientou, pelo contrário, que o estudo se baseia na investigação económica bem fundamentada, realizada pelos autores na qualidade de peritos. A Alemanha sustentou que, obviamente, os números constantes do estudo são uma previsão e nem sempre correspondem necessariamente aos números efetivamente concretizados, em particular no contexto da crise económica mundial. Segundo a Alemanha, na altura da publicação, as previsões eram realistas e levaram à conclusão, por parte da PwC, que, de uma perspetiva *ex ante*, a FFHG agiu como um investidor numa economia de mercado.

(277) A Alemanha rejeitou igualmente as dúvidas da Lufthansa e da BDF de que não será alcançada a rentabilidade no aeroporto de Frankfurt Hahn. A Alemanha declarou que as previsões relativas à consecução da rentabilidade podem ter de ser adaptadas ao longo do tempo, devido a múltiplos fatores, como decisões de investimento e de expansão da empresa. De qualquer modo, a PwC apresentou avaliações fiáveis de que todas as medidas sob investigação eram economicamente razoáveis.

(278) A alegação da Lufthansa e da BDF de que não existe uma verdadeira justificação do MEOT é, por conseguinte, segundo a Alemanha, infundada, em especial porque a Lufthansa não tinha acesso ao MEOT da PwC.

(279) Relativamente aos aumentos de capital, a Alemanha afirmou que não existiu qualquer encerramento do aeroporto de Frankfurt Hahn; pelo contrário, o aeroporto foi utilizado para aviação civil desde 1993 e até ao momento em que a Fraport se interveio. A Alemanha explica que o aeroporto de Frankfurt Hahn não consistiu, por conseguinte, num projeto de fornecimento de um aeroporto à Ryanair, tal como a Lufthansa alegou, mas foi concebido como um aeroporto de baixo custo a utilizar por qualquer companhia aérea de acordo com condições de igualdade e não discriminação. A Alemanha alegou que é normal que alguns aeroportos sejam mais utilizados por determinadas companhias aéreas do que por outras. Com efeito, a própria Lufthansa tem, por exemplo, um terminal exclusivo no aeroporto de Munique.

(280) Além disso, a Alemanha declarou que não existia qualquer discriminação no que se refere ao regime de apoio ao *marketing*. Os níveis de apoio ao *marketing* concedidos foram estabelecidos de forma razoável e não discriminatória. O pagamento do apoio ao *marketing* em prestações, criticado pela Lufthansa e pela BDF, serviu apenas o propósito de minimizar os riscos no caso de uma rota ser fechada logo após a sua abertura. Esse risco, defendeu a Alemanha, não se apresentava de igual modo caso uma companhia aérea já estivesse estabelecida no aeroporto de Frankfurt Hahn e já servisse mais de 1 milhão de passageiros. Segundo a Alemanha, a Ryanair também não recebeu da FFHG qualquer apoio ao *marketing* secreto ou injustificado.

(281) No que respeita à questão de saber se alguns auxílios provieram de recursos estatais, a Alemanha defendeu que, contrariamente ao que a Lufthansa e a BDF alegaram, não era possível retirar conclusões dos balanços anuais da Fraport, em que a empresa declarou que se trata de uma «empresa dependente, detida por capitais públicos». Esta declaração apenas foi incluída no relatório financeiro anual a fim de apresentar a relação a empresas e pessoas próximas da Fraport, mas não tem quaisquer implicações para a apreciação dos auxílios estatais. De qualquer modo, não poderia ser extraída deste pedido qualquer imputabilidade dos aumentos de capital ao Estado.

(282) Relativamente à questão de saber se o auxílio concedido à FFHG seria compatível com o mercado interno, a Alemanha declarou que as alegações da Lufthansa e da BDF segundo as quais a utilização para fins civis teve início apenas seis anos após o termo da utilização militar seriam incorretas e irrelevantes. A utilização por aeronaves civis tinha começado logo em 1993 e as infraestruturas destinadas à aviação civil já existiam. A expansão das infraestruturas para preparar o aeroporto para o tráfego comercial de passageiros era inevitável.

(283) A Alemanha rejeitou os argumentos da Lufthansa e da BDF de que o aeroporto de Frankfurt Hahn não ajudava a descongestionar o aeroporto de Frankfurt Main e salientou que a Lufthansa e a BDF não tinham apresentado provas para as suas alegações.

(284) A Alemanha opôs-se particularmente às alegações da Lufthansa e da BDF de que seria dúbio que o aeroporto de Frankfurt Hahn gerava um grande número de postos de trabalho. A este respeito, a Alemanha defendeu que não podia haver dúvidas de que o aeroporto de Frankfurt Hahn tinha tido uma influência considerável sobre o desenvolvimento económico e social da região estruturalmente fraca que o rodeia.

(285) Além disso, a Alemanha descartou os efeitos discriminatórios das taxas de passageiro e do apoio ao *marketing* alegados pela Lufthansa e pela BDF. A Alemanha garantiu que estes tinham sido estabelecidos com base em considerações e cálculos económicas, e que foram disponibilizados às companhias aéreas de forma uniforme e não discriminatória.

(286) A Alemanha rejeitou, por último, as dúvidas suscitadas pela Lufthansa e pela BDF no que diz respeito ao sistema de caixa única no aeroporto de Frankfurt Hahn. A Alemanha afirmou que este sistema era economicamente justificado, como tinha demonstrado o MEOT elaborado pela PwC, e que não teria sido possível atrair companhias aéreas para o aeroporto de Frankfurt Hahn se as taxas de passageiro fossem de tal forma elevadas que garantissem uma exploração rentável do aeroporto desde o início.

(287) Relativamente às alegações que a Lufthansa e a BDF apresentaram em relação ao auxílio concedido à Ryanair através dos acordos Ryanair de 1999, 2002 e 2005, a Alemanha remeteu para os MEOT pormenorizados realizados pela PwC e afirmou que esses acordos não podem constituir auxílios estatais dado que cumprem o princípio do investidor numa economia de mercado. Segundo a Alemanha, os cálculos apresentados pela Lufthansa e pela BDF não são plausíveis e baseiam-se em números errados de passageiros. A Alemanha salientou novamente que, num aeroporto como o de Frankfurt Hahn, não era possível operar de modo rentável logo desde o início, mas apenas a médio e longo prazo.

(288) A Alemanha afirmou igualmente que as dúvidas suscitadas pela Lufthansa e pela BDF em relação à questão de saber se o auxílio à Ryanair podia estar justificado eram infundadas. Além disso, a Alemanha defendeu que, mesmo que o apoio ao *marketing* constituísse uma vantagem para a Ryanair, o que, segundo a Alemanha, não era o caso, tal auxílio seria compatível com o mercado interno com base nos critérios estabelecidos no considerando 79 das Orientações relativas à aviação de 2005.

7.3. *NO QUE RESPEITA ÀS OBSERVAÇÕES DA AIR FRANCE E DA AEA*

(289) A Alemanha salientou, em relação às observações da AEA, que estas não foram fundamentadas com quaisquer elementos de prova. Além disso, a Alemanha defendeu que, mesmo que se registassem efeitos negativos para os aeroportos concorrentes, como a AEA afirmou, estes aeroportos não se tinham queixado disso e nem sequer tinham apresentado observações sobre a decisão de início do procedimento de 2008.

8. **APRECIAÇÃO — EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO**

(290) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado «… 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.»

(291) Os critérios estabelecidos no artigo 107.º, n.º 1, do Tratado são cumulativos. Por conseguinte, a fim de determinar se a medida em questão constitui um auxílio nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, é necessário que se encontrem preenchidas todas as condições que se seguem. Designadamente, o apoio financeiro deve:

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) afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

8.1. *NATUREZA DE AUXÍLIO DAS MEDIDAS CONCEDIDAS AO AEROPORTO*

8.1.1. MEDIDA 1: PLTA DE 2001

APLICABILIDADE DAS REGRAS RELATIVAS AOS AUXÍLIOS ESTATAIS AOS AEROPORTOS

(292) A Alemanha alega que o PLTA de 2001 foi instituído antes de o financiamento público dos aeroportos ter sido considerado como constituindo um auxílio estatal e não foi alterado até ser substituído pelo PLTA de 2004.

(293) Por conseguinte, a Comissão deve começar por determinar se as regras relativas aos auxílios estatais se aplicavam ao PLTA de 2001 no momento em que este foi celebrado. Neste contexto, a Comissão recorda que, nos termos do artigo 1.º, alínea b), subalínea v), do Regulamento (CE) n.º 659/1999, as medidas de auxílio constituem auxílios existentes se for possível comprovar que no momento em que as medidas de auxílio entraram em vigor não constituíam auxílios estatais e que subsequentemente se tornaram auxílios devido à evolução do mercado comum e sem terem sido alteradas pelo Estado-Membro.

(294) De facto, no passado, o desenvolvimento dos aeroportos pautava-se muitas vezes por considerações exclusivamente relacionadas com o ordenamento territorial e, em certos casos, por exigências militares. A sua exploração era organizada como a de um setor da administração pública e não como a de uma empresa. A concorrência entre aeroportos e operadores aeroportuários também era reduzida, tendo-se desenvolvido gradualmente. Tendo em conta as referidas condições, o financiamento dos aeroportos e das infraestruturas aeroportuárias pelo Estado foi considerado durante algum tempo pela Comissão como uma medida geral de política económica que não poderia ser controlada ao abrigo das regras relativas aos auxílios estatais do Tratado.

(295) No entanto, a conjuntura do mercado alterou-se. No acórdão *Aéroports de Paris*, o Tribunal Geral estabeleceu que a exploração de um aeroporto, incluindo a prestação de serviços aeroportuários a companhias aéreas e a diferentes prestadores de serviços nos aeroportos, constitui uma atividade económica ([45]). Por conseguinte, desde que o referido acórdão foi proferido (12 de dezembro de 2000) já não é possível considerar a exploração e a construção de aeroportos como uma tarefa realizada pela administração pública ao abrigo de missões de serviço público, fora do âmbito de aplicação do controlo dos auxílios estatais.

([45]) Processo T-128/89, *Aéroports de Paris/Comissão*, Col. 2000, p. II-3929 (confirmado pelo Tribunal de Justiça no processo C-82/01 P, Col. 2002, p. I-9297, n.º 75, com referências adicionais).

(296) No seu acórdão *aeroporto de Leipzig/Halle*, o Tribunal Geral confirmou que não é *a priori* possível excluir a aplicação das regras relativas aos auxílios estatais a aeroportos, dado que a exploração de um aeroporto e a construção de infraestruturas aeroportuárias constituem uma atividade económica ([46]). Quando um operador aeroportuário se lança em atividades económicas, independentemente do seu estatuto jurídico ou modo de financiamento, constitui uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, sendo-lhe aplicáveis as disposições do Tratado relativas aos auxílios estatais ([47]).

(297) A FFHG dedica-se à construção, manutenção e exploração do aeroporto de Frankfurt Hahn. Neste contexto, ofereceu serviços aeroportuários e cobrou aos utilizadores — operadores de aviação comercial, bem como utilizadores de aviação geral não comercial — pela utilização das infraestruturas do aeroporto, explorando-as assim comercialmente. Por conseguinte, há que concluir que a FFHG tem exercido uma atividade económica a partir da data do acórdão Aéroports de Paris (ou seja, desde 12 de dezembro de 2000).

(298) No entanto, atendendo aos desenvolvimentos (tal como referido nos considerandos 294 a 296) a Comissão considera que, antes do acórdão do Tribunal Geral no *Aéroports de Paris*, as autoridades públicas podiam considerar legitimamente que as medidas de financiamento no que diz respeito aos aeroportos não constituíam um auxílio estatal e que, por conseguinte, não necessitavam de ser notificadas à Comissão. Por conseguinte, a Comissão não pode pôr em causa medidas de financiamento individuais (não concedidas com base num regime de auxílio ([48])) que tenham sido definitivamente adotadas antes do acórdão *Aéroports de Paris* ao abrigo das regras relativas a auxílios estatais.

(299) Por conseguinte, a Comissão deve apreciar em primeiro lugar se o PLTA de 2001 foi instituído antes do acórdão no processo *Aéroports de Paris* (12 de dezembro de 2000) e, em segundo lugar, se essa medida foi posteriormente alterada.

(300) O PLTA de 2001 foi irrevogavelmente acordado em 31 de agosto de 1999 e confirmado por uma escritura de 24 de novembro de 2000. Por conseguinte, a Comissão considera que o PLTA de 2001 foi irrevogavelmente instituído antes do acórdão *Aéroports de Paris*. Além disso, o PLTA de 2001 não foi alterado até ser substituído pelo PLTA de 2004.

(301) Por conseguinte, nessa altura, as autoridades públicas podiam considerar legitimamente que um PLTA para cobrir as perdas anuais da FFHG não constituía um auxílio estatal.

CONCLUSÃO

(302) Atendendo às considerações enunciadas nos considerandos 292 e seguintes, a Comissão conclui que, na altura em que o PLTA de 2001 foi instituído, as autoridades públicas podiam considerar legitimamente que um PLTA para cobrir as perdas anuais da FFHG não constituía um auxílio estatal.

8.1.2. MEDIDA 2: AUMENTO DE CAPITAL DE 2001

(303) Em 2001, a Fraport e o *Land* da Renânia-Palatinado aumentaram o capital da FFHG em 27 milhões de EUR. A Fraport contribuiu com 19,7 milhões de EUR; O *Land* da Renânia-Palatinado contribuiu com 7,3 milhões de EUR. O aumento de capital foi aprovado, primeiro, pelo conselho de fiscalização da Fraport (no que respeita à sua contribuição), em 14 de dezembro de 2001, e, posteriormente, por resolução dos acionistas da FFHG, de 9 de janeiro de 2002 ([49]). O aumento de capital realizado pela Fraport e pelo *Land* entrou em vigor em 9 de janeiro de 2002.

([46]) Processo T-455/08, *Flughafen Leipzig/Halle GmbH e Mitteldeutsche Flughafen AG/Comissão*, em especial os n.os 105 e 106, Col. 2011, p. II-01311.

([47]) Ver, em especial, a decisão da Comissão, de 17 de junho de 2008, no processo C-29/08, *Aeroporto de Frankfurt Hahn — alegado auxílio estatal ao aeroporto e acordo com a Ryanair* (JO C 12 de 17.1.2009, p. 6), n.os 204-208; Decisão da Comissão, de 21 de março de 2012, no processo C-76/2002, *Aeroporto de Charleroi — alegado auxílio estatal ao aeroporto e à Ryanair* (JO C 248, de 17.8.2012, p. 1).

([48]) O artigo 1.º, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 659/1999 estabelece que se entende por «"Regime de auxílios", qualquer ato com base no qual, sem que sejam necessárias outras medidas de execução, podem ser concedidos auxílios individuais a empresas nele definidas de forma geral e abstrata e qualquer diploma com base no qual pode ser concedido a uma ou mais empresas um auxílio não ligado a um projeto específico, por um período de tempo indefinido e/ou com um montante indefinido.»

([49]) Relatório sobre o estado da FFHG de 2002, página 5.

8.1.2.1. ***Noção de empresa e de atividade económica***

(304) Tal como analisado nos considerandos 293 e seguintes, a FFHG tem de ser considerada, desde 12 de dezembro de 2000, uma empresa que exerce uma atividade económica na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

8.1.2.2. ***Recursos estatais e imputabilidade***

(305) Para constituírem auxílios estatais, as medidas em causa têm de ser financiadas a partir de recursos estatais e a decisão de concessão da medida tem de ser imputável ao Estado.

(306) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem financiada com recursos estatais, concedida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos ([50]). Para efeitos do artigo 107.º, n.º 1 do Tratado, os recursos das autoridades locais são recursos estatais ([51]). A este respeito, é prática corrente da Comissão considerar que, independentemente de uma empresa pública ser deficitária ou lucrativa, todos os seus recursos devem ser considerados recursos estatais ([52]).

Contribuição do Land da Renânia-Palatinado para o aumento de capital de 2001

(307) O *Land* da Renânia-Palatinado financiou a sua contribuição para o aumento de capital de 2001 diretamente do seu orçamento geral. Por conseguinte, pode concluir-se que esta medida é financiada por recursos estatais e imputável ao Estado.

Contribuição da Fraport para o aumento de capital de 2001

Recursos estatais

(308) Segundo a Alemanha, a contribuição da Fraport para o aumento de capital de 2001 não se qualifica como financiamento proveniente de recursos estatais, dado que, na altura, a Fraport era uma empresa privada independente, e cotada na bolsa de valores, e que as autoridades públicas não exerciam qualquer controlo permanente sobre os seus fundos.

(309) De acordo com a jurisprudência, os recursos de uma empresa devem ser considerados recursos estatais se o Estado for capaz, exercendo controlo sobre tais empresas, de orientar a utilização dos respetivos recursos ([53]).

(310) A Comissão considera que no caso em apreço o Estado exerceu um controlo permanente, direto ou indireto, sobre os recursos em causa. A Comissão observa que, na altura em que o aumento de capital de 2001 foi decidido de forma irrevogável, a Fraport era uma empresa maioritariamente detida por capitais públicos. Antes de 11 de junho de 2001, os acionistas públicos detinham 100 % das ações da Fraport ([54]). Em 11 de junho de 2001, a Fraport foi cotada na bolsa de valores e 29,71 % das suas ações foram vendidas a acionistas privados. Posteriormente, o *Land* de Hesse detinha 32,04 %, a Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (detida a 100 % pelo município de Frankfurt am Main) detinha 20,47 % e a República Federal da Alemanha detinha 18,32 % das ações.

(311) Por conseguinte, entre 11 de junho de 2001 e 26 de outubro de 2005, 70,29 % das ações da Fraport eram detidas por acionistas públicos e, como tal, poderia ser considerada uma empresa pública na aceção do artigo 2.º, alínea b) da Diretiva 2006/111/CE. Sendo a maioria das ações da Fraport detida por organismos públicos, tal significava ainda que estes se encontravam em posição de exercer uma influência dominante sobre a Fraport.

(312) Deste modo, a Comissão considera que qualquer injeção de capital concedida a partir dos recursos da Fraport implicaria uma perda de recursos estatais, constituindo assim uma transferência de recursos estatais.

([50]) Processo C-482/99, *França/Comissão* («*Stardust Marine*»), Col. 2002, p. I-4397.
([51]) Processos apensos T-267/08 e T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, Col. 2011, ainda não publicados, n.º 108.
([52]) Ver, por exemplo, a Decisão C 41/2005 da Comissão, Custos ociosos da Hungria (JO C 324 de 21.12.2005, p. 12), com referências adicionais.
([53]) *Acórdão Stardust Marine, n.os 52 e 57*.
([54]) O *Land* de Hesse detinha 45,24 %, a Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (detida a 100 % pelo município de Frankfurt am Main) detinha 28,89 % e a República Federal da Alemanha detinha 25,87 % das ações da Fraport.

Imputabilidade ao Estado

(313) No entanto, o Tribunal declarou ainda que, embora o Estado possa controlar uma empresa pública e exercer uma influência dominante sobre a sua gestão, o exercício efetivo desse controlo numa determinada situação não pode ser automaticamente presumido. Uma empresa pública pode agir com maior ou menor independência, em função do grau de autonomia que lhe é deixado pelo Estado.

(314) Assim sendo, o mero facto de uma empresa pública estar sob o controlo do Estado não é suficiente para que as medidas tomadas por essa empresa, como o financiamento da FFHG através do aumento de capital de 2001, possam ser consideradas imputáveis ao Estado. É também necessário examinar se se deve considerar que as autoridades públicas estiveram envolvidas, de um ou outro modo, na adoção de tal medida. Relativamente a este aspeto, o Tribunal de Justiça considerou que a imputabilidade ao Estado de uma medida de auxílio adotada por uma empresa pública poderá ser deduzida de um conjunto de indícios resultantes das circunstâncias do caso concreto e do contexto no qual essa medida foi tomada ([55]).

(315) Estes indícios podem ser, nomeadamente, a integração da empresa nas estruturas da administração pública, a natureza das suas atividades e o exercício destas no mercado em condições normais de concorrência com operadores privados, o estatuto jurídico da empresa (no sentido em que pode ser regulada pelo direito público ou pelo direito comum das sociedades), a intensidade da tutela exercida pelas autoridades públicas sobre a gestão da empresa, ou qualquer outro indício que demonstre, no caso concreto, a implicação ou a improbabilidade da não implicação das autoridades públicas na adoção de uma medida, atendendo igualmente ao alcance desta, ao seu conteúdo e às condições de que se reveste ([56]).

(316) Tal como indicado no considerando 135 e seguintes, a Alemanha sustentou que as medidas tomadas pela Fraport em relação ao aeroporto de Frankfurt Hahn não eram imputáveis ao Estado. A este respeito, a Alemanha remeteu, em especial, para o artigo 76.º da AktG e para acórdãos ao abrigo do direito alemão, segundo os quais o conselho de administração de uma *Aktiengesellschaft* tem uma grande margem discricionária para agir relativamente à gestão corrente da empresa e, nessa medida, atua de forma independente dos seus acionistas.

(317) A Alemanha referiu ainda um acórdão do Tribunal Federal alemão, o *Bundesgerichtshof*, no qual esse tribunal observou que os acionistas públicos não conseguiam influenciar as decisões individuais tomadas na gestão corrente, mas apenas fornecer um enquadramento geral e uma supervisão de orientação da Fraport. Segundo a Alemanha, esse caráter particular da *Aktiengesellschaft* foi igualmente reconhecido, em relação à legislação da UE em matéria de adjudicação de contratos públicos, no acórdão do Tribunal de Justiça no processo *Stadtwerke Brixen AG* ([57]).

(318) Por conseguinte, no que respeita à participação dos acionistas públicos no processo decisório na assembleia geral de acionistas, a Alemanha defendeu que a votação na reunião de acionistas não constituiu nada mais do que um mero exercício dos seus legítimos direitos e obrigações como acionistas. A Alemanha rejeitou igualmente a ideia de que estavam presentes quaisquer outros indícios referidos no acórdão *Stardust Marine*, mencionados no considerando 315.

(319) Como observação preliminar, a Comissão salienta que, por si só, o facto de uma empresa estatal ser uma sociedade de direito privado não pode — tendo em conta a autonomia que aquela forma jurídica é suscetível de lhe conferir — ser considerado suficiente para excluir a imputabilidade das suas ações ao Estado ([58]). Não se deve fazer distinção entre os casos em que o auxílio é concedido diretamente pelo Estado e os casos em que é concedido por organismos públicos ou privados criados ou nomeados pelo Estado para administrar o auxílio ([59]).

(320) Além disso, a Comissão observa que o acórdão proferido pela *Bundesgerichtshof* alemã em 1999 ([60]) é relativo a processos penais. Nesses processos, a questão consistiu, em última instância, em saber se um antigo funcionário

([55]) Acórdão *Stardust Marine*, n.os 52 e 57.
([56]) Acórdão *Stardust Marine*, n.os 55-56.
([57]) Processo C-458/03, *Stadtwerke Brixen AG*, Col. 2005, p. I-08585, n.º 67.
([58]) Processo T-442/03, SIC — *Sociedade Independente de Comunicação/Comissão*, Col. 2008, p. II-01161, n.º 100.
([59]) Decisão 2014/273/UE da Comissão, de 19 de setembro de 2012, relativa às medidas a favor da *ELAN* d.o.o. SA.26379 (C 13/10) (ex NN 17/10) implementadas pela Eslovénia para a *ELAN* d.o.o. (JO L 144 de 15.5.2014, p. 1), considerando 99.
([60]) Urteil vom 3.3.1999, Az. 2StR 437-98, NJW 1999, 2378.

da Fraport poderia ser acusado do crime de «corrupção de um trabalhador» ou «corrupção de um funcionário público», pelo que surgiu a questão de determinar se a Fraport deve ser considerada uma «outra administração», de acordo com o código penal alemão ([61]). Por conseguinte, o processo não está de modo algum relacionado com a questão de saber se uma ação da Fraport pode ser considerada imputável ao Estado ao abrigo de regras relativas aos auxílios estatais, mas apenas clarifica o facto de um trabalhador da Fraport não ser um funcionário público e de a Fraport não poder ser considerada parte da administração pública na aceção do código penal alemão.

(321) Também no que diz respeito a outro acórdão do Bundesgerichtshof apresentado pela Alemanha ([62]), a Comissão observa que o referido acórdão, como o processo de *Parking Brixen* ([63]), incidia sobre o critério do controlo público sobre uma empresa no contexto das regras da União em matéria de adjudicação de contratos públicos. Não diz respeito à questão da imputabilidade em matéria de auxílios estatais.

(322) Além disso, embora seja possível que o conselho de administração de uma *Aktiengesellschaft* atue de forma independente dos seus acionistas públicos quando são tomadas decisões de gestão corrente, devido à sua estrutura de acionistas (70 % destes são públicos) e ao acordo de consórcio entre os seus acionistas públicos, a Fraport considera-se, no entanto, uma «empresa dependente, detida por capitais públicos» ([64]) (tal como registado nos relatórios financeiros anuais entre 2001 e 2006).

(323) Além disso, vários fatores indicam que o aumento de capital de 2001 é, de facto, imputável ao Estado.

(324) Em primeiro lugar, a Comissão considera que o aumento de capital de 2001 não pode ser considerado fora do contexto, mas deve ser visto atendendo à situação política e jurídica da Fraport nessa altura. Essas circunstâncias e factos indicam claramente que a medida não teria sido adotada se não fosse o envolvimento do Estado.

(325) De acordo com a ata da reunião do conselho de fiscalização da Fraport em 26 de setembro de 1997, as autoridades do *Land* da Renânia-Palatinado propuseram à Fraport que participasse no aeroporto de Frankfurt Hahn, uma vez que o «Land da Renânia-Palatinado pretendia, através da participação da [Fraport] na [FFHG] reforçar o desenvolvimento de oportunidades de emprego, e dado que esperava um aumento do tráfego aéreo». Após a Fraport se ter tornado acionista da FFHG em 1 de janeiro de 1998, com uma participação de 64 %, de acordo com a ata da reunião do conselho de fiscalização de 10 de maio de 1999, «o governo do Land da Renânia-Palatinado dirigiu-se ao Primeiro-Ministro do Land de Hesse, pedindo-lhe um maior compromisso da [Fraport] no [aeroporto] de Hahn». Para este efeito, era suposto a Fraport assumir as ações que a Holding Hahn e a Weiss e Freytag ainda detinham no aeroporto (ver considerando 17). Além disso, a ata refere que a Fraport não devia ser penalizada «se não atingisse os objetivos de política regional, por exemplo, o número de oportunidades de emprego» e que «tiveram início as negociações entre a Fraport e o Land sobre pontos de debate». Por último, a ata indica que «os fundos públicos devem ser utilizados, tanto quanto possível» para o desenvolvimento do aeroporto e que, a fim de acelerar o processo de recolha de tais fundos, o «Land da Renânia-Palatinado já criou um grupo de trabalho no Ministério da Economia, do qual a Fraport também é membro».

(326) A ata indica que a Fraport estava a ser utilizada pelo *Land* da Renânia-Palatinado e pelo *Land* de Hesse como um veículo para prosseguir objetivos da política regional e estrutural, tais como a criação de mais postos de trabalho na região.

(327) Dado que, na altura, a Fraport ainda era uma empresa detida por capitais públicos, o seu conselho de fiscalização, cujos membros foram nomeados, em grande medida (pelo menos metade dos membros do conselho de fiscalização), pelos acionistas públicos, tinha poderes para aprovar o acordo de base de 31 de agosto de 1999 («*Grundlagenvereinbarung*») ([65]) e para autorizar o conselho de administração a celebrar o PLTA de 2001 ([66]). Além disso, a reunião de acionistas da Fraport aprovou uma resolução de 3 de maio de 2000, que autorizava o conselho de administração a celebrar o PLTA de 2001 com a FFHG e, por conseguinte, a vincular a Fraport ao projeto da FFHG, pelo menos, até 2005. Dado que a referida resolução exigia uma maioria de votos a participar

([61]) Nos termos do artigo 11.º-I, n.º 2, lit. c, da *Strafgesetzbuch*.
([62]) Urteil vom 3.7.2008, Az. I ZR 145/05, WRP 2008, 1182, 1186.
([63]) Processo C-458/03, *Stadtwerke Brixen AG*, Col. 2005, p. I-08585, n.º 67.
([64]) Ver relatórios financeiros anuais (*Geschäftsbericht*) da Fraport de 2001-2006, publicados em http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publikationen/publikationen.html Ver, nomeadamente *Geschäftsbericht* 2001, p. 46; *Geschäftsbericht* 2002, p. 66; *Geschäftsbericht* 2003, p. 54; *Geschäftsbericht* 2004, p. 80; *Geschäftsbericht* 2005, p. 64; *Geschäftsbericht* 2006, p. 72.
([65]) Acordo de base entre a Fraport e o *Land* da Renânia-Palatinado, de 31 de agosto de 1999.
([66]) A aprovação da celebração do acordo de base foi dada pelo conselho de fiscalização na sua reunião de 1 de outubro de 1999.

na votação que representassem, pelo menos, três quartos do capital autorizado, e as autoridades públicas detinham, à data, 100 % das ações (ver considerando 305), esta resolução foi efetivamente tomada pelas autoridades públicas.

(328) O *Land* da Renânia-Palatinado condicionou igualmente o seu apoio e financiamento público à celebração do PLTA de 2001, como se pode verificar no acordo de base de 31 de agosto de 1999 ([67]).

(329) Por conseguinte, através do envolvimento político dos dois *Länder*, diretamente a nível político e indiretamente por intermédio do conselho de fiscalização e na qualidade de acionistas públicos da Fraport, a Fraport passou a estar envolvida com a FFHG e assinou o PLTA de 2001 para assumir as perdas da FFHG pelo menos até 2005.

(330) Além disso, o artigo 13.º dos estatutos da FFHG ([68]) indicava que, até 31 de dezembro de 2027, qualquer venda de ações por um dos acionistas teria de ser autorizada, por escrito, pelos outros acionistas. Dado que, à época, a FFHG tinha apenas dois acionistas, a Fraport e o *Land* da Renânia-Palatinado, tal significava que a Fraport necessitava do consentimento por escrito do *Land* da Renânia-Palatinado para vender as suas ações. Tal significava, na prática, que o *Land* poderia impedir a saída da Fraport do projeto da FFHG.

(331) Já em 2001, quando o aumento de capital de 2001 foi debatido, verificou-se que a administração da FFHG estava em negociações diretas com o *Land* de Hesse e o *Land* da Renânia-Palatinado ([69]). De salientar que, nessa altura, o *Land* de Hesse ainda não era acionista da FFHG, mas sim da Fraport (com uma participação de 45,2 %).

(332) Neste contexto jurídico e político, em janeiro de 2001 ([70]) tornou-se evidente que eram urgentemente necessários investimentos adicionais na FFHG a fim de permitir que esta se tornasse rentável.

(333) Além disso, o *Land* da Renânia-Palatinado convenceu diretamente a Fraport a aprovar o aumento de capital de 2001. Numa proposta para a reunião do conselho de fiscalização de 20 de junho de 2001, é salientado que, tendo em conta o aumento de capital de 27 milhões de EUR ligado ao desenvolvimento do aeroporto de Frankfurt Hahn, o acionista *Land* da Renânia-Palatinado tinha insistido no facto de os investimentos a financiar pelo aumento de capital de 2001 serem a condição para a continuação dos investimentos em infraestruturas públicas, tais como os destinados à construção da estrada para o aeroporto de Frankfurt Hahn, no montante de cerca de […] milhões de EUR.

(334) A este respeito, o comité de aquisições do conselho de fiscalização da Fraport assinalou, numa reunião sobre o aumento de capital de 2001, em 23 de novembro de 2001, ou seja, menos de um mês antes de o conselho de fiscalização ter aprovado o aumento de capital de 2001, que a Fraport não poderia retirar-se da FFHG nessa altura, uma vez que não «se esperava que o Land da Renânia-Palatinado o aceitasse» ([71]).

(335) Por conseguinte, a Comissão considera que o aumento de capital de 2001 é imputável ao Estado.

8.1.2.3. ***Vantagem económica***

(336) Na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, uma vantagem é um benefício económico que uma empresa não teria obtido em condições normais de mercado, isto é, na ausência de intervenção do Estado ([72]). Apenas o efeito da medida sobre a empresa é relevante, não o sendo a causa nem o objetivo da intervenção estatal ([73]). Existe uma vantagem sempre que a situação financeira de uma empresa melhora na sequência da intervenção do Estado.

([67]) Acordo de base entre a Fraport e o *Land* da Renânia-Palatinado, de 31 de agosto de 1999. Ver pontos 4 e 5.
([68]) Artigo 13.º dos estatutos da FFHG, de 29 de novembro de 2001, denominado «*Verfügung über Geschäftsanteile*» (ou seja, alienação de ações).
([69]) Ata da reunião do comité de aquisições do conselho de fiscalização de 30 de maio de 2001.
([70]) Documentos apresentados ao conselho de administração («*Vorstandsvorlage*») sobre a evolução económica da FFHG, de 14 de maio de 2001; ver também a ata da reunião do comité de aquisições do conselho de fiscalização, de 30 de maio de 2001; ver também a análise do potencial da FFHG elaborada pela BCG, de 14 de fevereiro de 2001, p. 10.
([71]) Proposta de resolução transmitida ao conselho de fiscalização da Fraport, de 23 de novembro de 2001.
([72]) 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.
([73]) Processo 173/73, *República Italiana/Comissão das Comunidades Europeias*, Col. 1974, p. 709, n.º 13.

(337) Além disso, «os capitais postos, direta ou indiretamente, à disposição de uma empresa pelo Estado em circunstâncias que correspondem às condições normais de mercado não podem ser considerados auxílios de Estado» ([74]). No caso em apreço, para determinar se o aumento de capital de 2001 confere à FFHG uma vantagem que a mesma não teria obtido em condições normais de mercado, a Comissão tem de comparar o comportamento das autoridades públicas que concederam as subvenções diretas ao investimento e as injeções de capital com o de um operador numa economia de mercado orientado por perspetivas de rentabilidade a longo prazo ([75]).

(338) Para esta apreciação, 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 para a 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» ([76]).

(339) No acórdão Stardust Marine, o Tribunal declarou 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» ([77]).

(340) Além disso, no processo relativo à EDF o Tribunal declarou que «[…] para demonstrar que o Estado-Membro tomou essa decisão enquanto acionista, antes de se conferir ou ao mesmo tempo que se conferiu a vantagem, não basta recorrer a avaliações económicas feitas após a vantagem ter sido concedida, a conclusões retrospetivas de que o investimento efetuado pelo Estado-Membro em questão foi, de facto, vantajoso ou a justificações subsequentes da linha de ação selecionada» ([78]).

(341) Para poder aplicar o princípio do operador numa economia de mercado, a Comissão tem de se colocar no contexto do momento em que foi tomada a decisão de aumento de capital da FFHG. A Comissão deve também, em princípio, basear a sua apreciação nas informações e pressupostos a que os acionistas públicos da FFHG tinham acesso no momento em que foi tomada a decisão relativa às modalidades financeiras em causa.

(342) A Comissão reconhece que pode ser difícil para o Estado-Membro relevante e para os operadores em causa apresentar elementos de prova inequívocos da época a respeito de acordos celebrados há muitos anos e tomará este facto em consideração ao aplicar o critério em causa no presente processo.

(343) A Alemanha defende que os acionistas da FFHG basearam a sua decisão de injetar capital adicional em vários documentos elaborados pela FFHG, pela Fraport e por consultores externos, que demonstravam que a decisão se justificava.

(344) Embora seja verdade que foi elaborado um plano 2001-2015 a longo prazo para investimentos na FFHG, no momento do aumento de capital de 2001 o investimento foi considerado pelos consultores da Fraport, a BCG e o SD, como envolvendo riscos elevados, dado que só em 2015 é que a FFHG viria a alcançar um lucro anual de […] EUR, com base em previsões de crescimento desproporcionalmente elevado. Neste contexto, podem ser feitas várias observações sobre a altura em que teve lugar o aumento de capital de 2001 e as informações disponíveis no momento em que esta medida foi decidida pelo *Land* da Renânia-Palatinado e pela Fraport.

(345) A decisão de injetar capital adicional na FFHG foi tomada no contexto do agravamento da situação financeira do aeroporto, em 2001. Em janeiro de 2001 foi apresentado um relatório sobre a situação económica da FFHG. Este relatório concluiu que, apesar de as metas preliminares que a própria Fraport tinha fixado para a FFHG terem sido rapidamente alcançadas e de o número de passageiros estar a aumentar, a situação económica global estava em declínio drástico, dado que dois dos principais clientes da FFHG (a Malaysian Airlines Cargo e a MNG Airlines) deslocaram as suas atividades ou reduziram as suas atividades no aeroporto de Frankfurt Hahn. Neste contexto, a Fraport mandatou à BCG e ao SD o desenvolvimento uma estratégia destinada à FFHG. O relatório da BCG mostra que, mesmo em caso de crescimento desproporcionado, não poderia esperar-se rentabilidade dos

([74]) Processo C-482/99, *França/Comissão* («*Stardust Marine*»), Col. 2002, p. I-4397, n.º 69.
([75]) Processo C-305/89, *Itália/Comissão* («*Alfa Romeo*»), Col. 1991, p. I-1603, n.º 23; Processo T-296/97, *Alitalia/Comissão*, Col. 2000, p. II-03871, n.º 84.
([76]) Processo 40/85, *Bélgica/Comissão*, Col. 1986, p. I-2321.
([77]) Acórdão *Stardust Marine*, n.º 71.
([78]) Processo C-124/10P, *Comissão Europeia/Électricité de France* («*EDF*»), Col. 2012, ainda não publicado, n.º 85.

investimentos na FFHG antes de 2015. Esses pressupostos de crescimento foram igualmente considerados irrealistas pela Interplan ([79]) ([80]). Além disso, a BCG afirmou, no seu relatório, que com base em pressupostos de crescimento realistas não poderia esperar-se rentabilidade dos investimentos efetuados. Para apoiar este argumento, a BCG calculou o valor atual líquido (VAL) dos investimentos, tal como resumido no Quadro 19.

Quadro 19

Cálculo de rentabilidade efetuado pela BCG relativamente aos investimentos na FFHG ([1])

Pressupostos ([2])	VAL ([3]) (em EUR)
20 % de crescimento a partir de 2005	[…]
10 % de crescimento a partir de 2005	[…]
7 % de crescimento a partir de 2005	[…]

([1]) Avaliação de rentabilidade, BCG, 14 de fevereiro de 2001.
([2]) Assumiu-se que a taxa de desconto para o cálculo do VAL seria de […] %.
([3]) O Valor Atual Líquido (VAL) indica se o rendimento de um determinado projeto excede os custos (de oportunidade) de capital. Um projeto é considerado um investimento economicamente rentável se gerar um VAL positivo. Os investimentos que produzem um rendimento inferior aos custos (de oportunidade) de capital não são considerados economicamente rentáveis. Os custos (de oportunidade) de capital estão contabilizados na taxa de desconto.

(346) Além disso, de acordo com as projeções de tráfego de peritos externos à Fraport, o crescimento adicional estaria dependente de mais investimentos em infraestruturas ([81]). Calculou-se que o montante global dos investimentos necessários fosse de […] milhões de EUR e teria implicado a ampliação da pista, pistas de circulação, plataformas de estacionamento e outras medidas em matéria de infraestruturas. No entanto, tal como referido pela BCG, não foi realizada qualquer apreciação aprofundada subjacente a este plano de investimento considerável. Por estes motivos, a BCG considerou que o investimento envolvia riscos elevados e recomendou partilhar esses riscos com outro investidor ou considerar a venda da participação da Fraport na FFHG.

(347) A Alemanha apresentou um MEOT realizado pela PwC para justificar a conformidade com o mercado do aumento de capital de 2001. Esse documento, no entanto, não apoia as alegações da Alemanha de que os acionistas da FFHG agiram como investidores prudentes, tal como apreciado no considerando 348 e seguintes.

(348) A Comissão regista o plano de negócios a longo prazo elaborado pelo SD da Fraport, em 2001, que foi utilizado como base para o MEOT realizado pela PwC em 2006 e 2008, respetivamente. Nesse plano de negócios foram identificados os três cenários seguintes:

i. *statu quo*: a Fraport não realiza mais investimentos;

ii. cenário alternativo 1: investimentos limitados para a ampliação da pista sob previsões de tráfego muito pessimistas. e

iii. cenário alternativo 2: com investimentos semelhantes, mas aplicando as melhores previsões de tráfego.

(349) No entanto, a PwC não calculou o VAL dos diferentes cenários, a fim de permitir uma comparação. O VAL definido no Quadro 20 mostra que, em todos os cenários, o $VAL_{2001-2015}$ seria negativo. Além disso, as projeções subjacentes à avaliação de rentabilidade efetuada pela PwC mostram que apenas sob previsões de tráfego bastante otimistas é que os cenários alternativos dariam origem, pressupondo um crescimento desproporcionalmente elevado, a perdas inferiores (em […] milhões de EUR) às do cenário de *statu quo* (sem ter em conta o facto de ser necessário um investimento adicional de […] milhões de EUR). Na pior das hipóteses, o VAL do cenário alternativo seria até superior (em […] milhões de EUR) ao do cenário de *statu quo*.

([79]) A Interplan era uma consultora contratada pela Fraport para analisar o potencial de tráfego do aeroporto de Frankfurt Hahn.
([80]) Ata do comité de aquisições do conselho de fiscalização da FFHG, de 30 de maio de 2001.
([81]) SH&E: Estudo do potencial de tráfego do aeroporto de Frankfurt Hahn, 18 de julho de 2001.

Quadro 20

Avaliação da rentabilidade do aumento de capital de 2001 ([82])

[…]

Fonte: Relatório da PwC, 24 de outubro de 2008, p. 39 e apreciação da Comissão ([83])

(350) A Alemanha defendeu ainda que tinha sido ponderada uma saída da Fraport, mas que esta não foi possível, pelo menos até 2005. Por conseguinte, não foi considerada como opção. No entanto, apesar de a Fraport estar vinculada pelo PLTA de 2001, o VAL das perdas que se esperava suportar de 2001 a 2005 ascendia a […] milhões de EUR. Por conseguinte, a Comissão considera que teria sido menos onerosa uma cobertura das perdas da FFHG até 2005, sem novos investimentos, do que investir mais no aeroporto.

(351) Além disso, importa igualmente recordar que as previsões de rentabilidade do investimento da Fraport na FFHG se deterioraram substancialmente depois de ter sido tomada a decisão de celebrar o PLTA de 2001 (ou seja, depois de agosto de 1999).

(352) O Quadro 21 compara os resultados anuais esperados entre 2001 e 2010 no âmbito do plano de negócios da FFHG elaborado para apoiar a decisão do PLTA de 2001 e no âmbito do plano de negócios da FFHG que apoia o aumento de capital de 2001. Por conseguinte, o VAL dos resultados anuais da FFHG para o mesmo período diminuiu em cerca de […] milhões de EUR.

Quadro 21

Avaliação comparativa dos resultados anuais da FFHG ao abrigo do plano de negócios para o PLTA de 2001 e ao abrigo do aumento de capital de 2001 ([84])

[…]

Fonte: Relatório da PwC, 24 de outubro de 2008, p. 32 e 39, e apreciação da Comissão ([85])

(353) A Comissão observa ainda que, segundo a ata da reunião do conselho de fiscalização de 16 de novembro de 2001, a rentabilidade do aumento de capital de 2001 foi objeto de debate. De acordo com a referida ata, não se esperava que os investimentos — mesmo os investimentos intermédios de 27 milhões de EUR — na FFHG fossem rentáveis. Além disso, ficou definido que, a Fraport forneceria, ainda assim, o «capital de risco, a fim de abrir oportunidades para o futuro». O representante do *Land* da Renânia-Palatinado (Landrat da província de Rhein-Hunsrück) observou ainda que, de acordo com a ata da reunião do conselho de fiscalização da FFHG em maio de 2001, a «decisão da Fraport de investir na FFHG não depende da perspetiva de rentabilidade, mas do acordo do comité de aquisições do conselho de fiscalização da Fraport, que deu o seu acordo.»

(354) Tendo em conta o supramencionado, a Comissão conclui que o aumento de capital de 2001 da Fraport não foi concedido em conformidade com o princípio do operador numa economia de mercado e conferiu uma vantagem à FFHG.

(355) No que diz respeito ao aumento de capital do *Land* da Renânia-Palatinado, a Comissão observa que a justificação da Alemanha sobre a sua conformidade com o mercado se baseia nos mesmos fundamentos da Fraport, que já foram debatidos no considerando 344 e seguintes. Os argumentos apresentados nesse contexto também se aplicam neste caso.

([82]) Os cenários «*Statu quo*», «Alternativo 1» e «Alternativo 2» baseiam-se nos dados apresentados no relatório da PwC de 24 de outubro de 2008, p. 39; a taxa de desconto foi identificada na «avaliação do potencial» da BCG, de 14 de fevereiro de 2010.

([83]) A Comissão calculou o VAL utilizando a taxa de desconto de […] %, que foi estabelecida na avaliação de rentabilidade efetuada pela BCG. Além disso, a Comissão identificou outra opção, ou seja, o *Statu quo* (cobertura de perdas até 2005).

([84]) Taxa de desconto identificada no relatório da PwC, 24 de outubro de 2008, p. 33.

([85]) A Comissão calculou o VAL utilizando a taxa de desconto indicada no relatório da PwC.

(356) A este respeito, a Comissão constata, em primeiro lugar, que o *Land* já tinha investido por diversas vezes na FFHG, sem êxito, desde 1994. Em segundo lugar, o *Land* participou no aumento de capital em condições diferentes das da Fraport (não era esperada remuneração do seu investimento durante a vigência do PLTA de 2001). Em terceiro lugar, de acordo com o relatório de investimento de 2003 para a Renânia-Palatinado, o motivo para o investimento do *Land* no aeroporto de Frankfurt Hahn eram os importantes objetivos de política social e estrutural, como a criação de postos de trabalho e o cumprimento dos objetivos da política de transportes, e não considerações sobre a rentabilidade.

(357) Por conseguinte, a Comissão conclui que o aumento de capital de 2001 do *Land* da Renânia-Palatinado não foi concedido em conformidade com o princípio do operador numa economia de mercado e conferiu uma vantagem à FFHG.

8.1.2.4. ***Seletividade***

(358) Para que se insira no âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, uma medida estatal deve favorecer «certas empresas ou certas produções». Assim, apenas as medidas que favoreçam empresas e concedam uma vantagem de modo seletivo podem ser abrangidas pela noção de auxílio estatal.

(359) No caso em apreço, os aumentos de capital de 2001 realizados pela Fraport e pelo *Land* da Renânia-Palatinado apenas beneficiaram a FFHG. Ambos os aumentos de capital são, portanto, seletivos por definição, na aceção do artigo 107.º, n.º 1 do Tratado.

8.1.2.5. ***Distorção da concorrência e efeitos nas trocas comerciais***

(360) 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 entender-se que tais trocas comerciais são influenciadas por esse auxílio. Em conformidade com a jurisprudência assente ([86]), para que uma medida falseie a concorrência é suficiente que o beneficiário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência.

(361) Tal como expresso no considerando 304, 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.

(362) Dada a dimensão do aeroporto de Frankfurt Hahn (ver Quadro 1) e a sua proximidade a outros aeroportos da União, nomeadamente o aeroporto de Frankfurt Main, o aeroporto do Luxemburgo, o aeroporto de Zweibrücken, o aeroporto de Saarbrücken e o aeroporto de Colónia/Bona ([87]), a Comissão considera que as medidas em causa eram suscetíveis de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros. Existem voos internacionais do aeroporto de Frankfurt Hahn para uma série de destinos internacionais, tal como estabelecido no considerando 202. A pista do aeroporto de Frankfurt Hahn tem extensão suficiente e permite às companhias aéreas servir destinos internacionais.

(363) Além disso, o aeroporto de Frankfurt Hahn serve de aeroporto de carga (ver Quadro 2). No que diz respeito à concorrência no transporte aéreo de mercadorias, a Comissão observa que o transporte de mercadorias é geralmente mais móvel do que o transporte de passageiros ([88]). Em geral, considera-se que a zona de influência dos aeroportos de carga tem um raio de, pelo menos, 200 quilómetros e 2 horas de viagem. No que diz respeito à concorrência no transporte aéreo de mercadorias, a Comissão observa que o transporte de mercadorias é geralmente mais móvel do que o transporte de passageiros ([89]). Em geral, considera-se que a zona de influência dos aeroportos de transporte de mercadorias tem um raio de pelo menos 200 quilómetros e duas horas de tempo de viagem. Com base nas informações da Comissão, os intervenientes do setor consideram que, de um modo geral, a zona de influência de um aeroporto de carga pode ser ainda maior, uma vez que até meio dia de transporte rodoviário (ou seja, até 12 horas de tempo de condução por camiões) seria, de um modo geral,

([86]) Processo T-214/95, *Het Vlaamse Gewest/Comissão*, Col. 1998, p. II-717.
([87]) Ver secção 2.2 mais acima.
([88]) Por exemplo, o aeroporto de Leipzig/Halle encontrava-se em concorrência com o aeroporto de Vatry (França) em relação ao estabelecimento da plataforma europeia da DHL. Ver *acórdão Leipzig/Halle*, n.º 93.
([89]) Ver nota de rodapé 88.

aceitável para os transitários utilizarem o aeroporto a fim de transportarem mercadorias. ([90]) Neste contexto, uma vez que os aeroportos de carga são mais fungíveis do que os aeroportos de passageiros, porque é suficiente a carga aérea ser entregue numa determinada zona e, em seguida, reencaminhada por transitários por estrada ou ferrovia até ao respetivo destino final, a Comissão considera que existe, *inter alia*, um risco mais elevado de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros.

(364) Com base nos argumentos apresentados nos considerandos 360 a 364, a vantagem económica que a FFHG recebeu reforçou a sua posição relativamente aos seus concorrentes no mercado de serviços aeroportuários da União. Neste contexto, a vantagem conferida à FFHG através do seu aumento de capital de 2001 deve ser considerada como sendo suscetível de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros.

8.1.2.6. ***Conclusão***

(365) O aumento de capital de 2001, de 27 milhões de EUR, realizado pela Fraport e pelo *Land* da Renânia-Palatinado, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

8.1.3. MEDIDA 3: AUMENTO DE CAPITAL DE 2004 E MEDIDA 4: PLTA DE 2004

(366) Em 2004, o capital da FFHG foi aumentado através de uma nova injeção de 42 milhões de EUR (a Fraport investiu 10,21 milhões de EUR, o *Land* de Hesse investiu 20 milhões de EUR e o *Land* da Renânia-Palatinado investiu 11,79 milhões de EUR). O *Land* da Renânia-Palatinado e o *Land* de Hesse concordaram com este aumento de capital em 2002, na condição de que fosse celebrado um novo PLTA (a saber, o PLTA de 2004) entre a FFHG e a Fraport, que cobrisse o período até 31 de dezembro de 2014.

(367) Em 5 de abril de 2004, a Fraport e a FFHG celebraram o PLTA de 2004. Esse acordo foi aprovado pelos acionistas da Fraport em 2 de junho de 2004.

8.1.3.1. ***Noção de empresa e de atividade económica***

(368) Conforme analisado nos considerandos 293 e seguintes, a FFHG tem de ser considerada, desde 12 de dezembro de 2000, uma empresa que exerce uma atividade económica na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

8.1.3.2. ***Recursos estatais e imputabilidade***

Aumento de capital de 2004 e o PLTA de 2004 — Fraport

(369) A Comissão considera que, devido ao facto de o PLTA de 2004 ser uma condição prévia para que o aumento de capital de 2004 produzisse efeitos e uma vez que as duas medidas estavam sujeitas ao acordo dos acionistas da Fraport na mesma reunião de acionistas, a imputabilidade destas medidas tem de ser apreciada em conjunto (no que se refere à contribuição da Fraport).

(370) O aumento de capital de 2004 e o PLTA de 2004 foram confirmados pela assembleia de acionistas da Fraport em 2 de junho de 2004, com 99,992 % dos votos dos acionistas presentes na reunião.

(371) Além disso, a Alemanha defendeu ainda que, para que a decisão do PLTA de 2004 fosse aprovada, era necessária uma maioria de 74,994 % dos votos na assembleia de acionistas, sendo que os acionistas públicos detinham apenas cerca de 70 % das ações da Fraport e não estavam, portanto, em condições de controlar, de facto, as decisões da Fraport. A este respeito, importa recordar que o aumento de capital de 2004 não produziria efeitos sem a aprovação do PLTA de 2004 pelos acionistas da Fraport.

([90]) Resposta do aeroporto de Liège à consulta pública sobre as Orientações relativas à aviação de 2014.

(372) A Comissão considera que, como acionista maioritário, o Estado tinha uma quota importante na votação sobre o aumento de capital de 2004 e sobre o PLTA de 2004. Não obstante, de acordo com a *Aktiengesetz (AktG)* alemã, um PLTA só produz efeitos após a sua aprovação na reunião de acionistas com maioria de votos que representem, pelo menos, três quartos do capital autorizado que participa na votação ([91]). Assim, as autoridades públicas não podiam, sem a participação substancial dos acionistas privados, controlar a decisão de aplicar o PLTA de 2004 e realizar o aumento de capital de 2004 pela Fraport.

(373) Por conseguinte, atendendo às considerações enunciadas nos considerandos 369 e seguintes, a Comissão considera que o aumento de capital de 2004 realizado pela Fraport e o PLTA de 2004 não são imputáveis ao Estado. Mesmo que a imputabilidade fosse confirmada e a medida considerada auxílio estatal, tal auxílio seria compatível com o mercado interno. A este respeito, as considerações a seguir, nas secções 10.3 e 10.4, também se aplicam.

Aumento de capital de 2004 — Land da Renânia-Palatinado e Land de Hesse

(374) O *Land* da Renânia-Palatinado e o *Land* de Hesse financiaram as suas contribuições para o aumento de capital de 2004 a partir do seu orçamento geral. Por conseguinte, essas contribuições para o aumento de capital de 2004 foram claramente financiadas por recursos estatais e são imputáveis ao Estado.

8.1.3.3. ***Vantagem económica***

(375) Tal como referido nos considerandos 336 e seguintes, a Comissão aplica o princípio do operador numa economia de mercado para verificar se existe uma vantagem económica conferida a uma empresa. Os princípios relativos à aplicação do princípio do operador numa economia de mercado estabelecidos nos considerandos 336 e seguintes aplicam-se do mesmo modo.

Aplicação do MEOT — Land da Renânia-Palatinado

(376) Em relação ao aumento de capital de 2004 do *Land* da Renânia-Palatinado, a Alemanha sustentou que atuou em conformidade com o princípio do operador numa economia de mercado. Para apoiar este argumento, na sequência da decisão de início do procedimento de 2008, a Alemanha apresentou um MEOT realizado pela PwC em 2008.

(377) Em primeiro lugar, a Comissão observa que o *Land* da Renânia-Palatinado não elaborou o seu próprio cálculo da rentabilidade *ex ante* nem calculou o seu próprio retorno do investimento. Pelo contrário, o *Land* da Renânia-Palatinado baseou-se no plano de negócios preparado pela FFHG e pela Fraport.

(378) Em segundo lugar, a Comissão considera, porém, que a situação do *Land* não era a mesma dos acionistas da Fraport. O Quadro 22 demonstra que o *Land* da Renânia-Palatinado deveria injetar […] milhões de EUR de 2005 a 2009 (no total […] milhões de EUR), mas apenas esperava receber pagamentos de dividendos ou qualquer outra remuneração pela sua participação a partir de 2025. No entanto, os acionistas da Fraport deveriam injetar […] milhões de EUR e, após os resultados negativos, previam receber pagamentos de dividendos nos primeiros quatro anos. O VAL dos dividendos esperados para o período até 2025 ascendia a […] milhões de EUR, com uma taxa interna de rentabilidade (TIR) de […] %.

(379) Em terceiro lugar, tendo em conta este horizonte de planeamento longo, e tendo em conta o facto de o *Land* da Renânia-Palatinado já ter investido por diversas vezes na FFHG sem êxito, a Comissão considera que nenhum investidor privado prudente na posição do *Land* teria decidido injetar capital adicional na FFHG sem realizar igualmente uma avaliação da sensibilidade *ex ante*.

([91]) Artigo 293.º, n.º 1, da AktG.

Quadro 22

Avaliação da rentabilidade do aumento de capital de 2004 pelo *Land* da Renânia-Palatinado

[…]

Fonte: Relatório da PwC: Rheinland-Pfalz, 24 de outubro de 2008, p. 21

(380) Além disso, os MEOT para o aumento de capital de 2004 e o PLTA de 2004 baseiam-se em expectativas de crescimento significativas no que respeita aos resultados financeiros anuais da FFHG (ver Quadro 23). Estes pressupostos de crescimento subjacentes ao MEOT são substancialmente mais elevados do que os subjacentes ao MEOT relativo ao aumento de capital de 2001. Além disso, estão sujeitos a flutuações elevadas e ascenderam a mais de 300 % em 2009, por exemplo.

Quadro 23

Comparação dos resultados anuais previstos da FFHG nos planos de negócios utilizados pela PwC para os MEOT relativos ao aumento de capital de 2001 e ao aumento de capital de 2004

Em milhares de EUR	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Aumento de capital de 2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aumento de capital de 2004 — alterações anuais em %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aumento de capital de 2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aumento de capital de 2001 — alterações anuais em %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Em milhares de EUR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aumento de capital de 2004	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aumento de capital de 2004 — alterações anuais em %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aumento de capital de 2001	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aumento de capital de 2001 — alterações anuais em %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fonte: Relatório da PwC, 24 de outubro de 2008, p. 45 e apreciação da Comissão ([92])

([92]) A Comissão calculou as taxas de crescimento com base nos resultados anuais previstos.

(381) Além disso, de acordo com os relatórios de investimento para o *Land* da Renânia-Palatinado, o motivo para o investimento do *Land* no aeroporto de Frankfurt Hahn era a concretização de importantes considerações da política social e estrutural, como a criação de postos de trabalho e o cumprimento dos objetivos da política de transportes, e não considerações sobre a rentabilidade. No entanto, as considerações sociais e regionais não podem ser tidas em conta aquando da realização do MEOT.

(382) Tendo em conta estes fatores específicos no que se refere à decisão do *Land* da Renânia-Palatinado de injetar capital adicional na FFHG (considerandos 376 a 380), a Comissão considera que o aumento de capital de 2004 efetuado pelo *Land* da Renânia-Palatinado não estava em conformidade com o princípio do operador numa economia de mercado e conferiu uma vantagem à FFHG.

Aplicação do MEOT — Land de Hesse

(383) No que respeita ao comportamento do *Land* de Hesse, a Alemanha defendeu que as limitadas possibilidades de crescimento do aeroporto de Frankfurt Main decorrentes, nomeadamente, dos limites horários impostos aos voos noturnos, tornaram necessário um maior desenvolvimento do aeroporto de Frankfurt Hahn, do ponto de vista do *Land* de Hesse. A Alemanha salientou que este desenvolvimento permitia explorar, de forma abrangente, as oportunidades de crescimento existentes no âmbito da autorização de voo durante 24 horas por dia para o aeroporto de Frankfurt Hahn, juntamente com a introdução prevista do sistema aeroportuário do aeroporto de Frankfurt Main — aeroporto de Frankfurt Hahn. Além disso, com a participação no aumento de capital de 2004, o *Land* de Hesse poderia continuar a apoiar o desenvolvimento do tráfego aéreo da zona do Reno-Meno.

(384) Em primeiro lugar, a Comissão salienta que não foi efetuado qualquer cálculo de rentabilidade específico *ex ante* pelo *Land* de Hesse. Em segundo lugar, à semelhança do que acontecia com o *Land* da Renânia-Palatinado, também o *Land* de Hesse esperava começar a receber pagamentos de dividendos apenas após 2025. Em terceiro lugar, apesar do horizonte de planeamento longo, não foi realizada qualquer avaliação da sensibilidade dos pressupostos. Além disso, os motivos que levaram o *Land* a investir no aeroporto de Frankfurt Hahn, tais como o desenvolvimento do tráfego aéreo na zona do Reno-Meno ou outras considerações importantes de política social e estrutural, não podem ser tomados em consideração aquando da realização do MEOT.

(385) Tendo em conta estes fatores específicos no que se refere à decisão do *Land* de Hesse de se tornar acionista da FFHG (considerandos 383 a 384), a Comissão considera que o aumento de capital de 2004 pelo *Land* de Hesse não estava em conformidade com o princípio do operador numa economia de mercado e conferiu uma vantagem à FFHG.

Conclusão

(386) Atendendo às considerações precedentes, a Comissão conclui que os aumentos de capital de 2004 efetuados pelo *Land* da Renânia-Palatinado e pelo *Land* de Hesse conferem uma vantagem à FFHG.

8.1.3.4. ***Seletividade***

(387) Dado que os aumentos de capital de 2004 efetuados pelo *Land* da Renânia-Palatinado e pelo *Land* de Hesse foram efetuados apenas em benefício da FFHG, essas medidas são, pois, por definição, seletivas, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

8.1.3.5. ***Distorção da concorrência e efeitos nas trocas comerciais***

(388) Pelos mesmos motivos descritos nos considerandos 360 e seguintes, a Comissão considera que qualquer vantagem económica seletiva conferida à FFHG foi suscetível de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

8.1.3.6. ***Conclusão***

(389) O aumento de capital de 2004, concedido pelos *Länder* da Renânia-Palatinado e de Hesse a favor da FFHG, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(390) O PLTA de 2004 ao abrigo do qual a Fraport assumiu todas as perdas incorridas pela FFHG entre 2004 e 2009 e o aumento de capital de 2004 efetuado pela Fraport não são imputáveis ao Estado. Dado que um dos critérios cumulativos nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado não se encontra preenchido, a Comissão considera que o PLTA de 2004 e o aumento de capital de 2004 efetuado pela Fraport não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(391) Mesmo que o PLTA de 2004 e o aumento de capital de 2004 constituíssem um auxílio estatal, este auxílio seria compatível, com base nas considerações estabelecidas na secção 10.

8.1.4. MEDIDA 5: COMPENSAÇÃO DA FFHG POR CONTROLOS DE SEGURANÇA

8.1.4.1. ***Noção de empresa e de atividade económica***

(392) Tal como afirmado no considerando 293, embora a FFHG deva ser considerada uma empresa para efeitos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, importa recordar que nem todas as atividades de um proprietário e operador aeroportuário são forçosamente de natureza económica ([93]).

(393) O Tribunal de Justiça ([94]) salientou que as atividades que, regra geral, são da responsabilidade de um 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 podem incluir, por exemplo, a segurança, o controlo do tráfego aéreo, o policiamento, as alfândegas, etc. O financiamento serve exclusivamente para compensar os custos daí resultantes e não pode ser canalizado para financiar outras atividades económicas ([95]).

(394) Assim, o financiamento de atividades que correspondem a missões de serviço público ou de infraestruturas diretamente relacionadas com essas atividades em geral não constitui um auxílio estatal ([96]). Num aeroporto, as atividades como o controlo do tráfego aéreo, o policiamento, o controlo aduaneiro, o combate a incêndios, as atividades necessárias para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilegal e os investimentos relativos às infraestruturas e equipamentos necessários para a realização dessas atividades são consideradas, em geral, de natureza não económica ([97]).

(395) 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. Com efeito, segundo a jurisprudência assente, existe uma vantagem sempre que as autoridades públicas aliviam as empresas dos custos inerentes às suas atividades económicas ([98]). Assim, se num determinado sistema jurídico é normal que as companhias aéreas ou os gestores aeroportuários suportem os custos de determinados serviços, enquanto outras companhias aéreas ou gestores 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 esses serviços sejam considerados, em si mesmos, não económicos. Deste modo, é necessária uma análise do quadro jurídico aplicável ao gestor aeroportuário a fim de apreciar se, de acordo com esse quadro jurídico, os gestores 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.

(396) A Alemanha sustentou que os custos decorrentes dos controlos de segurança nos termos do artigo 8.º da *Luftsicherheitsgesetz* (Lei da Segurança Aérea, «LuftSiG») devem ser considerados como correspondentes a missões de serviço público.

(397) A Comissão concorda que as medidas previstas no artigo 8.º da LuftSiG podem, em princípio, ser consideradas atividades correspondentes a missões de serviço público.

(398) No que respeita aos custos para a realização de tais medidas, a Alemanha parece considerar que todos eles são suportados pelas autoridades públicas pertinentes. Todavia, a Comissão observa que, nos termos do artigo 8.º, n.º 3, da LuftSiG, apenas são passíveis de reembolso os custos associados à disponibilização e manutenção dos

([93]) Processo C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Col. 1994, p. I-43.
([94]) Processo C-118/85, *Comissão/Itália*, Col. 1987, p. 2599, n.os 7 e 8, e processo C-30/87, *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, Col. 1988, p. 2479, n.º 18.
([95]) Processo C-343/95, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, Col. 1997, p. I-1547; Decisão N 309/2002 da Comissão, de 19 de março de 2003; Decisão N438/2002 da Comissão, de 16 de outubro de 2002, Subvenções às administrações portuárias belgas para realização de missões da competência das autoridades públicas.
([96]) Decisão N 309/2002 da Comissão, de 19 de março de 2003.
([97]) Ver, nomeadamente, o processo C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Col. 1994, p. I-43, n.º 30 e o processo C-113/07 P, *Selex Sistemi Integrati/Comissão*, Col. 2009, p. I-2207, n.º 71.
([98]) Ver, nomeadamente, processo C-172/03, *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, Col. 2005, p. I-01627, n.º 36, e a jurisprudência citada.

espaços e das instalações necessários ao exercício das atividades previstas no artigo 5.º da LuftSiG. Todos os outros custos, incluindo, nomeadamente, os relativos aos controlos de segurança, devem ser suportados pelo operador aeroportuário. Assim, na medida em que o financiamento público concedido à FFHG libertou esta empresa de custos que tinha de suportar normalmente, dados os limites impostos nos termos do artigo 8.º, n.º 3, da LuftSiG, esse financiamento público está sujeito a apreciação ao abrigo das regras da UE em matéria de auxílios estatais.

8.1.4.2. ***Recursos estatais e imputabilidade ao Estado***

(399) Neste caso, na medida em que o *Land* não transferiu para a FFHG apenas as receitas cobradas junto das companhias aéreas para os controlos de segurança, os fundos transferidos foram concedidos a partir do orçamento do *Land* da Renânia-Palatinado.

(400) Por este motivo, a Comissão considera que os investimentos são financiados através de recursos estatais e, por isso, imputáveis ao Estado.

8.1.4.3. ***Vantagem económica***

(401) A Comissão salienta que as medidas em causa abrangeram uma parte dos custos suportados pela FFHG no contexto da sua atividade económica. Em regra, o operador de um aeroporto tem de suportar todos os custos relativos à construção e exploração do aeroporto (com a exceção dos custos abrangidos pelas missões de serviço público e que, em geral, não têm de ser suportados pelo operador aeroportuário no âmbito do quadro jurídico aplicável). Por conseguinte, a cobertura de uma parte desses custos liberta a FFHG de um encargo que normalmente teria de suportar e, por conseguinte, representa uma vantagem económica para a FFHG.

8.1.4.4. ***Seletividade***

(402) Como as medidas em causa foram concedidas apenas à FFHG, devem ser consideradas como sendo de natureza seletiva.

8.1.4.5. ***Distorção da concorrência***

(403) Pelos mesmos motivos descritos nos considerandos 360 e seguintes, a Comissão considera que qualquer vantagem económica seletiva conferida à FFHG é suscetível de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

8.1.4.6. ***Conclusão***

Atendendo às considerações enunciadas nos considerandos 392 e seguintes, a Comissão considera que o financiamento público concedido à FFHG, na medida em que os pagamentos do *Land* da Renânia-Palatinado destinados aos controlos de segurança excederam as receitas cobradas junto das companhias aéreas, constitui um auxílio estatal, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

8.1.5. MEDIDA 6: SUBVENÇÕES DIRETAS DO LAND DA RENÂNIA-PALATINADO

8.1.5.1. ***Aplicabilidade das regras relativas aos auxílios estatais às subvenções públicas decididas antes de 2000 e conceito de empresa***

(404) Pelos motivos apresentados nos considerandos 293 e seguintes, a partir de 12 de dezembro de 2000 deve considerar-se que a FFHG constitui uma empresa para efeitos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(405) A Alemanha esclareceu que, em 2001, o *Land* da Renânia-Palatinado concedeu […] EUR à FFHG para apoiar alguns dos seus investimentos em infraestruturas. No entanto, segundo a Alemanha, essas subvenções foram baseadas numa decisão já tomada em 1999.

(406) Pelos mesmos motivos referidos nos considerandos 293 e seguintes, a Comissão considera que, relativamente a subvenções (como a descrita no considerando 405) decididas antes do acórdão do Tribunal de Justiça no processo *Aéroports de Paris*, as autoridades públicas podiam considerar legitimamente que o financiamento não constituía um auxílio estatal e, por conseguinte, não necessitava de ser notificado à Comissão. Conclui-se que a Comissão não pode pôr em causa as subvenções ao abrigo de regras relativas a auxílios estatais.

(407) Além disso, a Alemanha declarou que o *Land* da Renânia-Palatinado financiou parcialmente custos de pessoal para os controlos de segurança, em 2001 ([…] % do total de custos), 2002 ([…] %), 2003 ([…] %) e 2004 ([…] %).

(408) Tal como analisado nos considerandos 397 e seguintes, a realização dos controlos de segurança (nos termos do artigo 8.º da LuftSiG) pode, em princípio, ser considerada uma atividade abrangida por uma missão de serviço público. Todavia, nos termos do artigo 8.º, n.º 3, da LuftSiG, apenas são passíveis de reembolso os custos associados à disponibilização e manutenção dos espaços e das instalações necessários ao exercício das atividades previstas no artigo 5.º da LuftSiG. No entanto, no caso em apreço o *Land* da Renânia-Palatinado assumiu os custos dos controlos de segurança, que devem ser suportados pelo operador aeroportuário. Por conseguinte, o apoio público concedido à FFHG através do financiamento dos custos de pessoal para os controlos de segurança não está isento de análise ao abrigo das regras da UE relativas aos auxílios estatais.

8.1.5.2. ***Recursos estatais e imputabilidade ao Estado***

(409) A Comissão considera que as subvenções diretas são financiadas através de recursos estatais e são igualmente imputáveis ao Estado.

8.1.5.3. ***Vantagem económica***

(410) A Comissão salienta que as medidas em causa abrangeram uma parte dos custos suportados pela FFHG no contexto da sua atividade económica. Em geral, o operador aeroportuário tem de suportar todos os custos relacionados com a construção e exploração do aeroporto, incluindo os relativos aos controlos de segurança, pelo que cobrir uma parte desses custos alivia a FFHG de um encargo que normalmente teria de suportar e confere à FFHG uma vantagem económica de que não iria, normalmente, beneficiar em condições normais de mercado.

(411) Além disso, as medidas em causa eram de natureza não reembolsável e não geraram um retorno do investimento. A Alemanha não apresentou quaisquer provas de que as subvenções diretas foram colocadas à disposição da FFHG em condições de mercado. Além disso, a Alemanha não se baseia no princípio do operador numa economia de mercado. A Comissão considera, por conseguinte, que as medidas em causa concedidas pelo *Land* a favor da FFHG, após 12 de dezembro de 2000, conferiram uma vantagem económica à FFHG.

8.1.5.4. ***Seletividade***

(412) Como as medidas em causa foram concedidas apenas à FFHG, devem ser consideradas como sendo de natureza seletiva.

8.1.5.5. ***Distorção da concorrência e efeitos nas trocas comerciais***

(413) Pelos mesmos motivos descritos nos considerandos 360 e seguintes, a Comissão considera que qualquer vantagem económica seletiva conferida à FFHG é suscetível de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

8.1.5.6. ***Conclusão***

(414) Atendendo às considerações enunciadas nos considerandos 392 e seguintes, a Comissão conclui que, dado que as subvenções diretas no montante de […] milhões de EUR (de 1997 a 2000) e […] milhões de EUR (pagos em 2001) foram irrevogavelmente decididas pelas autoridades públicas antes do acórdão *Aéroports de Paris*, estas podiam considerar legitimamente que essas subvenções não constituíam um auxílio estatal.

(415) A Comissão considera que o financiamento público concedido à FFHG no montante de 1,93 milhões de EUR (2001-2004) constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

8.1.6. MEDIDA 12: AUMENTO DE CAPITAL NO MONTANTE DE […] MILHÕES DE EUR

8.1.6.1. ***Relação entre o aumento de capital e as disposições financeiras já introduzidas a favor da FFHG***

(416) Antes de apreciar se o aumento de capital no montante de […] milhões de EUR a favor da FFHG constitui um auxílio estatal, é necessário determinar se este aumento de capital e as disposições financeiras previamente postas em prática a favor da FFHG devem ser considerados medidas distintas ou uma medida única.

(417) A Alemanha sustentou que o aumento de capital se destinava a refinanciar empréstimos que cobrem investimentos em infraestruturas cujo compromisso de financiamento ou refinanciamento foi irreversivelmente assumido pelo acionista público entre 1997 e 2012, mas que ainda não tinham sido pagos.

(418) Tendo em conta as provas apresentadas pela Alemanha, a Comissão considera que a injeção de capital se destina a refinanciar empréstimos que financiaram as melhorias das infraestruturas do aeroporto de Frankfurt Hahn entre 1997 e 2012. De acordo com a Alemanha, pela decisão de realizar estes investimentos, a FFHG tinha o direito de receber esse financiamento. Por conseguinte, a Comissão considera que a injeção de capital de […] milhões de EUR tem de ser apreciada no contexto dos compromissos anteriores assumidos pelos acionistas públicos quando esses investimentos foram decididos.

8.1.6.2. ***Conclusão***

(419) A este respeito, e tendo em conta as considerações enunciadas na secção 8.1.1, a Comissão conclui que a FFHG tem exercido uma atividade económica a partir da data do acórdão *Aéroports de Paris* (12 de dezembro de 2000) e constitui uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(420) Além disso, em conformidade com as considerações enunciadas nas secções 8.1.1, 8.1.3 e 8.1.4, que se aplicam igualmente a essa medida, a Comissão considera que a injeção de capital constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, uma vez que envolve recursos estatais, é imputável ao Estado e confere uma vantagem económica seletiva à FFHG que falseia ou ameaça falsear a concorrência e as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

8.2. *NATUREZA DE AUXÍLIO DAS MEDIDAS RELACIONADAS COM A RYANAIR E OUTRAS COMPANHIAS AÉREAS QUE UTILIZAM O AEROPORTO*

8.2.1. CONSIDERAÇÕES GERAIS RELATIVAS À APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO DO OPERADOR NUMA ECONOMIA DE MERCADO

(421) A fim de apreciar se um acordo entre um aeroporto público e uma companhia aérea confere uma vantagem económica à companhia aérea, é necessário analisar se o acordo cumpre o princípio do operador numa economia de mercado. Para apreciar se o teste do operador numa economia de mercado foi respeitado por um acordo celebrado entre um aeroporto e uma companhia aérea, é necessário analisar se, à data da celebração do acordo, um operador prudente numa economia de mercado teria a expectativa de que o acordo viesse a originar um lucro mais elevado do que seria de esperar noutras circunstâncias. Esse lucro mais elevado é calculado pela diferença entre as receitas incrementais que se espera que o acordo gere (isto é, a diferença entre as receitas que se obteriam caso se celebrasse o acordo e as receitas que se obteriam caso contrário) e os custos incrementais em que se espera incorrer em resultado do acordo (isto é, a diferença entre os custos em que se incorreria caso se celebrasse o acordo e os custos em que se incorreria caso contrário), sendo os fluxos de caixa resultantes descontados por aplicação de uma taxa de desconto apropriada.

(422) Nesta análise devem ser tidos em conta todos os custos e receitas incrementais relevantes associados ao acordo. Os vários elementos (descontos sobre as taxas aeroportuárias, subvenções para atividades de *marketing*, outros incentivos financeiros) não devem ser apreciados separadamente. Com efeito, tal como indicado no acórdão *Charleroi*: «É necessário considerar a transação comercial no seu conjunto com vista a verificar se a entidade

estatal e a entidade controlada por esta, consideradas em conjunto, se comportaram como operadores racionais em economia de mercado. A Comissão tem a obrigação de ter em conta, na avaliação das medidas controvertidas, todos os elementos pertinentes e o seu contexto […] ([99]).»

(423) As receitas incrementais previstas devem incluir, em especial, as receitas provenientes das taxas aeroportuárias, tendo em conta os descontos e o tráfego adicional gerado pela celebração do acordo, e as receitas não aeronáuticas que se espera sejam geradas pelo tráfego adicional. Os custos incrementais previstos devem incluir, em especial, todos os custos operacionais e de investimento incrementais em que não se incorreria na ausência dos acordos, bem como os custos das subvenções ao *marketing* e outros incentivos financeiros.

(424) A Comissão observa ainda, neste contexto, que a diferenciação de preços (incluindo o apoio ao *marketing* e outros incentivos) constitui uma prática comercial normal. No entanto, essa diferenciação de preços deve ter uma justificação comercial ([100]).

(425) O Tribunal de Justiça declarou, 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 ([101]).»

(426) Por conseguinte, a fim de poder aplicar o MEOT, a Comissão tem de se colocar no momento em que os respetivos acordos entre a FFHG e a Ryanair foram celebrados. Além disso, a Comissão deve, em princípio, basear a sua apreciação nas informações à disposição do gestor do aeroporto quando os respetivos acordos foram assinados ou entraram em vigor, bem como nos pressupostos razoáveis que poderia ter defendido nessa época.

(427) O ponto 63 das Orientações relativas à aviação de 2014 estabelece que se pode considerar que os acordos celebrados entre as companhias aéreas e um aeroporto satisfazem o teste do operador numa economia de mercado quando contribuírem, de forma acrescida, de uma perspetiva *ex ante*, para a rentabilidade do aeroporto. Embora este critério reflita a lógica do teste do operador numa economia de mercado, foi especificado apenas muito recentemente e diz respeito aos acordos individuais e não à atividade global, tal como se verifica cada vez aquando da aplicação do teste do operador numa economia de mercado. Portanto, a Comissão reconhece que pode ser difícil para o Estado-Membro relevante e para os operadores em causa apresentarem provas inequívocas da época a respeito dos acordos celebrados há muitos anos e tomará este facto em consideração ao aplicar o critério em causa no presente processo.

8.2.1.1. ***Comparabilidade do aeroporto de Frankfurt Hahn com outros aeroportos europeus***

(428) Nos termos das Orientações relativas à aviação de 2014, a existência de auxílios a uma companhia aérea que utilize um aeroporto específico pode, em princípio, ser excluída se o preço cobrado pelos serviços aeroportuários corresponder ao preço de mercado, ou se através de uma análise *ex ante* — isto é, baseada nas informações disponíveis no momento da concessão da medida e na evolução previsível nesse momento — puder demonstrar-se que seria expectável que o acordo entre o aeroporto e a companhia aérea desse azo a uma contribuição positiva para os lucros incrementais do aeroporto ([102]).

(429) A esse respeito, a Comissão considera que uma análise de rentabilidade incremental *ex ante* é o critério mais relevante para a apreciação dos acordos celebrados pelos aeroportos com companhias aéreas individuais ([103]). Isso explica-se porque há dúvidas, atualmente, de que seja possível identificar um valor de referência adequado para estabelecer um verdadeiro preço de mercado para os serviços prestados pelos aeroportos. De modo geral, a aplicação do princípio do operador numa economia de mercado com base num preço médio para outros

([99]) Processo T-196/04, *Ryanair/Comissão*, Col. 2008, p. II-3643, n.º 59.
([100]) Ver Decisão 2011/60/UE da Comissão, de 27 de janeiro de 2010, relativa ao auxílio estatal C 12/08 (ex NN 74/07) — Eslováquia — Acordo entre o Aeroporto de Bratislava e a Ryanair (JO L 27 de 1.2.2011, p. 24).
([101]) Processo C-482/99, *França/Comissão*, Col. 2002, p. I-04397, n.º 71 (“*acórdão Stardust Marine*”).
([102]) Ver o ponto 53 das Orientações relativas à aviação de 2014.
([103]) Ver os pontos 59 e 61 das Orientações relativas à aviação de 2014.

mercados semelhantes poderá ser útil se fosse possível determinar ou calcular esse preço com um grau razoável de certeza a partir de outros indicadores de mercado. No entanto, este método não se aplica no caso dos serviços aeroportuários, uma vez que a estrutura dos custos e das receitas tende a variar significativamente entre aeroportos. Tal deve-se ao facto de os custos e as receitas dependerem do nível de desenvolvimento do aeroporto, do número de companhias aéreas que o utilizam, da sua capacidade em termos de tráfego de passageiros, do estado das infraestruturas e da situação em termos de investimentos, do quadro regulamentar, que pode variar de um Estado-Membro para outro, e das eventuais dívidas contraídas ou obrigações assumidas anteriormente pelo aeroporto ([104]).

(430) Além disso, a liberalização do mercado dos transportes aéreos complica qualquer análise puramente comparativa. Como se pode ver no caso vertente, as práticas comerciais de aeroportos e companhias aéreas nem sempre se baseiam exclusivamente em tabelas de taxas publicadas. Pelo contrário, estas relações comerciais são muito variadas. Incluem a partilha de riscos relativos ao tráfego de passageiros e das responsabilidades comerciais e financeiras correlacionadas, a generalização dos mecanismos de incentivo, bem como variações entre a repartição dos riscos ao longo da duração dos contratos. Por conseguinte, uma operação não pode, na realidade, ser comparada com outra com base num preço de recuperação ou preço por passageiro.

(431) Por último, mesmo que se possa estabelecer, com base numa análise comparativa válida, que os «*preços*» das diversas operações abrangidas por esta apreciação são equivalentes ou ultrapassam os «preços de mercado» estabelecidos por meio de uma amostra comparativa de operações, a Comissão não pode, ainda assim, concluir nessa base que essas operações respeitam o critério do operador numa economia de mercado caso se detete que, quando fixou os preços, o operador aeroportuário tinha a expectativa de que estes iriam gerar custos incrementais mais elevados do que as receitas incrementais. Tal acontece porque um operador numa economia de mercado não tem qualquer incentivo para oferecer bens ou serviços a «*preço de mercado*» se tal der azo a perdas incrementais.

(432) Nestas condições, a Comissão considera que, tendo em conta todos os elementos de que dispõe, não há motivo para se divergir da abordagem preconizada nas Orientações relativas à aviação de 2014 para efeitos da aplicação do princípio do operador numa economia de mercado às relações entre aeroportos e companhias aéreas, ou seja, uma análise *ex ante* da rentabilidade incremental.

8.2.1.2. ***Apreciação das receitas e dos custos incrementais***

(433) A Comissão considera que uma diferenciação de preços é uma prática comercial normal, desde que cumpra toda a legislação relevante em matéria de concorrência e setorial. No entanto, tais políticas de diferenciação de preços devem ser comercialmente justificadas para cumprir o MEOT.

(434) Na opinião da Comissão, pode considerar-se que os acordos celebrados entre as companhias aéreas e um aeroporto satisfazem o critério do operador numa economia de mercado quando contribuírem, de forma acrescida, de um ponto de vista *ex ante*, para a rentabilidade 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 com uma margem de lucro razoável assente em perspetivas sólidas.

(435) A fim de apreciar se um acordo celebrado por um aeroporto com uma companhia aérea satisfaz o MEOT, as receitas não aeronáuticas esperadas provenientes da atividade da companhia aérea devem ser tidas em conta juntamente com as taxas aeroportuárias, líquidas de quaisquer descontos, o apoio ao *marketing* ou os regimes de incentivo. Do mesmo modo, há que ter em conta todos os custos incrementais esperados em que o aeroporto irá incorrer em relação à atividade da companhia aérea no aeroporto. Tais custos incrementais podem abranger todas as categorias de despesas ou investimentos, tais como o aumento de custos com pessoal, equipamento e investimentos induzidos pela presença da companhia aérea no aeroporto. Por exemplo, se o aeroporto precisa de expandir ou construir um novo terminal ou outras instalações, principalmente para satisfazer as necessidades de uma companhia aérea específica, tais custos devem ser tidos em conta no cálculo dos custos incrementais. Pelo contrário, os custos que o aeroporto teria de suportar de qualquer modo, independentemente do acordo com a companhia aérea, não devem ser tidos em conta no MEOT.

(436) Além disso, ao avaliar o interesse de celebrar um acordo de serviços aeroportuários e/ou um acordo de serviços de *marketing*, um operador numa economia de mercado escolherá um horizonte temporal para a sua avaliação com base na duração dos acordos em questão. Por outras palavras, avaliará os custos e receitas incrementais durante o período de aplicação dos contratos.

([104]) Decisão 2011/60/UE.

(437) Não parece justificar-se a adoção de um período mais extenso. Na data da assinatura dos acordos, um operador prudente numa economia de mercado não contará com a renovação dos acordos após o seu termo, quer nas mesmas quer em diferentes condições. Além disso, um operador prudente estaria consciente de que as companhias aéreas de baixo custo como a Ryanair sempre foram e são conhecidas por serem muito sensíveis à evolução do mercado, tanto aquando do arranque ou do encerramento de rotas como aquando do aumento ou da diminuição do número de voos.

8.2.2. MEDIDA 7: ACORDO RYANAIR DE 1999

(438) A Alemanha sustentou que a FFHG elaborou uma avaliação de rentabilidade incremental *ex ante* do acordo, antes da celebração de qualquer acordo individual com a Ryanair. Por conseguinte, a Alemanha defendeu que a FFHG agiu como um investidor racional aquando da celebração do acordo Ryanair de 1999.

(439) A Comissão observa que a FFHG tinha, efetivamente, elaborado vários planos de negócios e cálculos na altura em que entrou na sua relação comercial com a Ryanair. Os cálculos de rentabilidade da FFHG tiveram em conta todas as receitas (aeronáuticas e não aeronáuticas) que se previu serem geradas pela Ryanair no aeroporto e todos os custos induzidos pela presença da companhia aérea.

Primeira avaliação da rentabilidade da FFHG relativa ao acordo Ryanair de 1999

(440) O Quadro 24 resume o cálculo da rentabilidade incremental do acordo Ryanair de 1999 realizado pela FFHG para o ano de 1999, que foi realizado pela FFHG com base nas receitas que se esperava virem a ser geradas pelo acordo, as receitas não aeronáuticas esperadas decorrentes das vendas em lojas francas no aeroporto e os custos incrementais esperados relacionados com o acordo.

Quadro 24

Rentabilidade incremental *ex ante* relativa ao acordo Ryanair de 1999 (ano de 1999)

[…]

Fonte: Cálculo de rentabilidade incremental da FFHG, 4 de março de 1999

(441) Embora a análise *ex ante* de 4 de março de 1999 realizada pela FFHG e apresentada pela Alemanha não incluísse uma projeção para a totalidade do período abrangido pelo acordo, era evidente que se esperava que o contrato fosse rentável desde o primeiro ano de operações da Ryanair. Ainda que um operador numa economia de mercado tivesse normalmente elaborado um plano de negócios para todo o período de vigência do acordo, previa-se que o acordo produzisse uma contribuição incremental positiva para o aeroporto desde o início. Tal deve-se, nomeadamente, ao facto de o primeiro ano do arranque das operações das companhias aéreas num aeroporto não testado ser o período mais arriscado. No caso em apreço, as previsões de tráfego parecem basear-se em pressupostos prudentes e foram ainda confirmadas pela evolução real do tráfego no aeroporto (ver Quadro 1). Por conseguinte, ainda que o tráfego de passageiros se tivesse mantido ao mesmo nível durante o período de vigência do acordo — o que era, no entanto, muito pouco provável —, o aeroporto ainda poderia legitimamente esperar que o acordo produzisse uma contribuição positiva para a rentabilidade global da FFHG.

(442) As receitas incrementais tidas em conta no cálculo da rentabilidade incremental incluem as receitas aeronáuticas e outras receitas não aeronáuticas (tais como as receitas de bilhetes) previstas no acordo Ryanair de 1999, bem como as receitas das compras e das lojas francas. O fator determinante do valor das receitas previstas era o tráfego de passageiros esperado. No que diz respeito à previsão de passageiros, a FFHG contava lidar com cerca de […] passageiros da Ryanair em 1999 ([105]). Essa previsão de tráfego foi confirmada pela evolução real em termos de passageiros no aeroporto (ver Quadro 1).

([105]) Esta constatação assenta no seguinte cálculo: […] voos em 1999 × […] de passageiros por voo = […] passageiros da Ryanair.

(443) Os custos incrementais considerados incluem os custos de assistência em escala, efetuada por uma empresa externa de assistência em escala, os custos de combustível, os custos de pessoal adicional a contratar (mais oito trabalhadores), bem como os custos com *marketing*, o centro de atendimento telefónico e os controlos de segurança. Além disso, foram igualmente tidos em conta as depreciações e os custos de financiamento de investimentos induzidos diretamente pela Ryanair. Os investimentos foram estimados em cerca de […] milhões de DM e diziam respeito, sobretudo, ao equipamento geral do aeroporto.

(444) A Alemanha sustentou que os custos de investimento para o novo terminal de passageiros no montante de […] milhões de DM não foram induzidos pela Ryanair. Neste contexto, a Alemanha explicou que até estar construído o novo terminal o aeroporto não dispunha de um terminal de passageiros adequado. Por conseguinte, segundo a Alemanha, a construção de um novo terminal era uma condição prévia para a estratégia de expansão do aeroporto para o tráfego regular de passageiros. Além disso, também no contexto da estratégia de expansão do transporte de mercadorias da FFHG foram realizados pelo aeroporto vários investimentos que não tinham sido induzidos por uma companhia aérea específica. Dado que esses custos teriam sido suportados independentemente da presença da Ryanair no aeroporto, segundo a Alemanha esses custos não tinham de ser tidos em conta no cálculo de rentabilidade incremental.

(445) Em primeiro lugar, a Comissão observa que, de facto, de acordo com o plano de negócios da FFHG de 16 de novembro de 1998, para o ano de 1999, a construção de um novo terminal de passageiros já tinha tido início (isto é, antes de ter sido negociado qualquer acordo com a Ryanair).

(446) Em segundo lugar, os planos de negócios originais e*x ante* apresentados pela Alemanha mostram que a construção do terminal e outras medidas em matéria de infraestruturas faziam parte da conversão de uma antiga base militar dos EUA num aeroporto de aviação civil totalmente funcional (com um objetivo de desenvolvimento do aeroporto mais abrangente, como forma de interligar melhor a região) e não se limitava ao acordo Ryanair de 1999.

(447) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que o cálculo *ex ante* realizado pela FFHG assentou em pressupostos realistas e que acertadamente não teve em conta os custos das infraestruturas. Além disso, apesar de o cálculo da rentabilidade *ex ante* não abranger a totalidade do período, concluiu que a partir do primeiro ano o acordo Ryanair de 1999 constituiria uma contribuição positiva para os lucros do aeroporto.

Segunda avaliação de rentabilidade efetuada pela FFHG relativamente ao acordo Ryanair de 1999

(448) Uma segunda avaliação de rentabilidade *ex ante* do acordo Ryanair de 1999, que abrange o período compreendido entre 1999 e 2003, foi realizada no contexto dos debates do conselho de fiscalização da FFHG em relação à aquisição de novos clientes (Ryanair) ([106]), conforme resumida no Quadro 25. A Comissão observa que também essa avaliação se baseia num cálculo de rentabilidade incremental e nos princípios descritos nos considerandos 442 a 444. Embora essa avaliação se baseie em previsões de passageiros superiores às do cálculo anterior, essas previsões foram igualmente confirmadas pela evolução real dos passageiros no aeroporto (ver Quadro 1).

Quadro 25

Avaliação de rentabilidade incremental relativa ao acordo Ryanair de 1999 (1999-2003)

[…]

Fonte: Relatório sobre as taxas aeroportuárias — aeroporto de Frankfurt Hahn, 1999 e avaliação da Comissão

(449) Apesar de a análise *ex ante* realizada pela FFHG e apresentada pela Alemanha não descontar os pagamentos futuros à data em que o acordo foi celebrado, é evidente que se esperava que fosse rentável. A Comissão considera que este pressuposto era realista, tendo em conta as condições de mercado prevalecentes na altura em que foi celebrado o acordo Ryanair de 1999. As previsões de tráfego, que são um impulsionador central das

([106]) Relatório sobre as taxas aeroportuárias — aeroporto de Frankfurt Hahn, 1999.

receitas aeronáuticas, basearam-se em pressupostos prudentes e foram confirmadas pela evolução real dos passageiros no aeroporto. Além disso, esperava-se que os custos incrementais induzidos permanecessem estáveis entre 2000 e 2003, uma vez que se previa apenas um aumento marginal das frequências oferecidas pela Ryanair. Também as previsões de receitas não aeronáuticas se basearam em pressupostos realistas, já que se esperava que cada passageiro gastasse cerca de […] EUR no aeroporto.

(450) A Comissão observa que a gestão da FFHG, tendo em conta todos os custos e receitas incrementais decorrentes das atividades da Ryanair no aeroporto, previa que o acordo Ryanair de 1999 não só cobrisse todos os custos incrementais mas que ao longo do seu período de vigência gerasse uma contribuição positiva para a rentabilidade do aeroporto de Frankfurt Hahn, com um VAL que ascende a […] milhões de DM (taxa de desconto = […] %). Atendendo a esse contributo positivo previsto, esperava-se igualmente que as atividades globais do aeroporto de Frankfurt Hahn se tornassem mais rentáveis ao longo do período de vigência do acordo Ryanair de 1999.

(451) Apesar de, a fim de respeitar o MEOT, ser suficiente demonstrar que a receita prevista gerada pelo acordo com um aeroporto fosse capaz de abranger os seus custos incrementais previstos, a Comissão realizou igualmente uma análise de sensibilidade que incluiu os custos de depreciação do novo terminal de passageiros no cálculo de rentabilidade (ver Quadro 26).

Quadro 26

Avaliação de rentabilidade incremental do acordo Ryanair de 1999 (1999-2003) (incluindo depreciação anual relativa ao novo terminal de passageiros de […] [107] **DM)**

[…]

Fonte: Relatório sobre as taxas aeroportuárias — aeroporto de Frankfurt Hahn, 1999 e apreciação da Comissão

(452) Mesmo depois de ter considerado a totalidade dos custos de depreciação do novo terminal de passageiros, podia ter-se legitimamente previsto que o acordo Ryanair de 1999 gerasse um VAL positivo de cerca de […] milhões de DM (taxa de desconto = […] %).

Avaliação de rentabilidade efetuada pela Oxera relativamente ao acordo Ryanair de 1999

(453) Além disso, a Ryanair apresentou também uma avaliação de rentabilidade realizada pela Oxera, com base nas informações disponíveis no momento em que foi celebrado o acordo Ryanair de 1999, que foram fornecidas pelo aeroporto e pela Ryanair. Os resultados desse cálculo são resumidos no Quadro 16. A avaliação da Oxera indica, de igual modo, que podia prever-se que o acordo Ryanair de 1999 resultasse num VAL positivo para o aeroporto.

(454) Além disso, com base nas informações disponíveis, a Comissão considera convincente o argumento da Alemanha de que a capacidade de geração de tráfego adicional através de acordos com a Ryanair ofereceu à FFHG a possibilidade de atrair clientes com potencial de crescimento, a fim de melhorar a utilização global do aeroporto e, em geral, de reduzir as suas perdas.

Conclusão

(455) Após a análise do acordo e das expectativas da FFHG no momento da celebração do acordo Ryanair de 1999, a Comissão considera que o acordo contribuiu para a rentabilidade do aeroporto de Frankfurt Hahn, na medida em que as receitas incrementais previstas foram superiores aos custos incrementais previstos. Uma vez que o contrato cumpriu, deste modo, o princípio do operador numa economia de mercado, não concedeu uma vantagem à Ryanair.

(107) Custos de investimento do novo terminal de […] milhões de DM/utilização económica prevista do terminal ao longo de 20 anos = depreciação de […] DM por ano.

(456) Dado que um dos critérios cumulativos nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado não se encontra preenchido, a Comissão considera que o acordo Ryanair de 1999 entre o aeroporto de Frankfurt Hahn e a Ryanair não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

8.2.3. MEDIDA 8: TABELA DE TAXAS AEROPORTUÁRIAS DE 2001

(457) A Comissão observa que a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 entrou em vigor em 1 de outubro de 2001. Nessa altura, a Ryanair era a principal companhia aérea de passageiros a operar no aeroporto de Frankfurt Hahn, dado que a Volare e a Air Polonia só começaram a operar no aeroporto em 2003 e a Wizzair e a Iceland Express apenas em 2005.

(458) A tabela de taxas aeroportuárias de 2001 aplicou-se a todas as companhias aéreas que utilizavam o aeroporto de Frankfurt Hahn e disponibilizou apoio ao *marketing* fixo e variável para novas companhias aéreas, novos destinos e para o aumento do número de passageiros.

(459) A tabela de taxas aeroportuárias de 2001 foi introduzida para aumentar a competitividade do aeroporto de Frankfurt Hahn e apoiar a estratégia de crescimento do aeroporto, nessa altura.

(460) Neste contexto, a Alemanha defendeu que nenhuma vantagem foi concedida por intermédio da tabela de taxas aeroportuárias de 2001 e concordou com a Comissão que os resultados do MEOT para o acordo Ryanair de 2002, que tem por base a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 e introduziu um período adicional de apoio ao *marketing*, podem servir de índice de referência (ver secção 8.2.4).

(461) A Comissão concorda que o acordo Ryanair de 2002 pode servir de índice de referência para a tabela de taxas aeroportuárias de 2001, em especial uma vez que a principal companhia aérea no aeroporto, no momento em que a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 foi introduzida, era a Ryanair, e que as taxas acordadas no âmbito do acordo Ryanair de 2002 correspondem às taxas fixadas na tabela de 2001.

Conclusão

(462) Tendo em conta o cálculo de rentabilidade incremental realizado no contexto do acordo Ryanair de 2002, que se baseou na tabela de taxas aeroportuárias de 2001, a Comissão conclui que também a introdução da tabela de taxas aeroportuárias de 2001 estava em conformidade com o princípio do operador numa economia de mercado, uma vez que contribuiu de forma incremental, de um ponto de vista *ex ante*, para a rentabilidade do aeroporto.

(463) Dado que pelo menos um dos critérios cumulativos nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado não se encontra preenchido, a Comissão considera que a tabela de taxas aeroportuárias de 2001 não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

8.2.4. MEDIDA 9: ACORDO RYANAIR DE 2002

(464) O acordo Ryanair de 1999 foi substituído pelo acordo Ryanair de 2002, que entrou em vigor em 14 de fevereiro de 2002. O acordo Ryanair de 2002 foi celebrado por um prazo de […] anos (ou seja, até […]). A Ryanair tem a opção de prorrogar o acordo, sob termos e condições semelhantes, até […].

(465) Antes de ter sido tomada uma decisão sobre o acordo Ryanair de 2002, a FFHG realizou uma avaliação simples da rentabilidade, em 21 de maio de 2001 (ver Quadro 27).

Quadro 27

Avaliação de rentabilidade do acordo Ryanair de 2002

Receitas do volume de negócios por voo (132,30 passageiros por voo)	Unidade	Montante por voo	Custos/volume de negócios por voo, em DM
Receitas de bilhetes	Voo	[…]	[…]
Taxa de passageiro (menos 3,52 DM de apoio ao *marketing*) (1)	Pass.	[…]	[…]
Taxa de segurança	Pass.	[…]	[…]
Combustível	m^3	[…]	[…]
Volume de negócios não aeronáutico (sendo 2000 o ano base)	Pass.	[…]	[…]
Taxa de estacionamento	Pass.	[…]	[…]
Total do volume de negócios por voo			[…]
Custos variáveis por voo			
Salários			
OPS	Horas	[…]	[…]
Assistência a operações em pista	Horas	[…]	[…]
Dispositivos de processamento (2)			
— custos globais de funcionamento em termos de aprovisionamento	Voo	[…]	[…]
— 1 veículo de redirecionamento	Voo	[…]	[…]
— 1 veículo de transporte de bagagens	Voo	[…]	[…]
— 1 veículo de saneamento	Voo	[…]	[…]
— 1 veículo de água	Voo	[…]	[…]
— 1 grupo gerador	Voo	[…]	[…]
— 1 veículo de empurrar	Voo	[…]	[…]
Processamento de passageiros e bagagens			
— processamento de passageiros (montante fixo do registo de desembarque)	Voo	[…]	[…]
— processamento de bagagens (montante fixo)	Voo	[…]	[…]
— controlo de passageiros	Pass.	[…]	[…]
Total dos custos variáveis por voo			[…]
***Deckungsbeitrag* I por voo**			[…]
***Deckungsbeitrag* I por ano** (3)			[…]
Apoio à nova rota (4)			[…]

Receitas do volume de negócios por voo (132,30 passageiros por voo)	Unidade	Montante por voo	Custos/volume de negócios por voo, em DM
Depreciações de investimentos induzidos pela Ryanair ([5])			[…]
Custos de financiamento dos investimentos supramencionados (taxa de juro: 5 %)			[…]
Contribuição para o lucro incremental, por ano			[…]

([1]) Em relação às receitas das taxas por passageiro, a FFHG baseou as suas expectativas no pressuposto de que a Ryanair iria colocar três aeronaves em HHN, motivo pelo qual a taxa de passageiro foi reduzida pelo apoio ao *marketing* de […] EUR por passageiro.
([2]) Custos correspondentes à renda cobrada pela utilização de dispositivos de processamento, mais os custos de funcionamento do material («custos de funcionamento em termos de aprovisionamento»).
([3]) Com base em […] voos anuais.
([4]) A FFHG presumiu que a Ryanair iria abrir três novas rotas, pelas quais pagaria […] DM.
([5]) A depreciação diz respeito à ampliação do terminal de passageiros, que exige um investimento de […] EUR ([…] EUR mais […] EUR para a procura adicional prevista) mais os custos de financiamento. Estes custos de investimento foram discriminados a nível da Ryanair, segundo a sua quota no volume de passageiros do HHN, que equivale a […] %. Período de depreciação: […] anos. Embora se tenha considerado que os custos iniciais do investimento do terminal não foram induzidos pela Ryanair, o cálculo da FFHG teve em conta os custos de investimento adicionais previstos para o terminal.
Fonte: Relatório da PwC de 2006, p. 34 e avaliação de rentabilidade efetuada pela FFHG relativamente ao acordo Ryanair de 2002, 21 de maio de 2001

(466) Embora a avaliação de rentabilidade da FFHG apresentada pela Alemanha não incluísse uma projeção para a totalidade do período abrangido pelo acordo Ryanair de 2002, era evidente que se esperava que o referido acordo fosse rentável desde o primeiro ano de operações da Ryanair. Mesmo que um operador numa economia de mercado tivesse normalmente de realizar um cálculo para a duração total de um acordo, no caso em apreço, devido ao facto de se prever que o acordo gerasse contribuição positiva a partir do primeiro ano — mesmo que o número de passageiros e a receita prevista se mantivessem estáveis (embora, na realidade, se previsse que aumentassem) —, a FFHG poderia legitimamente prever que o acordo proporcionaria uma contribuição global positiva para a sua rentabilidade (ver considerando 471).

(467) As receitas incrementais tidas em conta nessa avaliação de rentabilidade incremental incluem as receitas aeronáuticas e outras receitas não aeronáuticas previstas no acordo Ryanair de 2002, bem como as receitas das compras e das lojas francas. O fator determinante do valor das receitas previstas era o tráfego de passageiros esperado. No que diz respeito a este último, a FFHG contava lidar com cerca de 392 137 passageiros da Ryanair em 2002 ([108]). Essa previsão de tráfego foi ainda confirmada pela evolução real dos passageiros no aeroporto (ver Quadro 1).

(468) Mesmo que, tal como referido pela Lufthansa, o apoio à nova rota tivesse sido subestimado na avaliação da rentabilidade da FFHG, o apoio mais elevado ao *marketing* teria sido equilibrado pelas receitas mais elevadas provenientes das receitas aeronáuticas e não aeronáuticas devido a um volume superior de passageiros.

(469) Os custos incrementais considerados incluem os custos de assistência em escala, efetuada por uma empresa externa de assistência em escala, os custos de pessoal adicional a contratar, os custos com *marketing* e desenvolvimento de novas rotas e os controlos de segurança. Além disso, foram igualmente tidos em conta as depreciações e os custos de financiamento de investimentos induzidos diretamente pela Ryanair. Os investimentos foram estimados em cerca de […] milhões de DM e diziam respeito à ampliação do terminal de passageiros. Embora não se considerasse que o terminal fosse induzido pela Ryanair, o cálculo da FFHG teve em conta os custos de investimento adicionais previstos para o terminal.

(470) Apesar de a avaliação de rentabilidade da FFHG apresentada pela Alemanha não descontar os pagamentos futuros à data em que o acordo Ryanair de 2002 foi celebrado, é evidente que era expectável que o acordo fosse rentável. A Comissão observa que o pressuposto subjacente ao cálculo *ex ante*, tendo em conta as condições de mercado prevalecentes na altura em que o cálculo foi efetuado, era razoável. Em especial, o volume de passageiros previsto foi até ultrapassado pela evolução real dos passageiros no aeroporto (ver Quadro 1) e resultou em receitas aeronáuticas e não aeronáuticas superiores.

([108]) Esta constatação assentou no seguinte cálculo: […] voos em 2002 × […] passageiros por voo = 392 137 passageiros da Ryanair. Este pressuposto baseava-se em cerca de […] voos diários operados pela Ryanair.

(471) A Comissão observa que a gestão da FFHG, tendo em conta todos os custos e receitas incrementais decorrentes das atividades da Ryanair no aeroporto, previa que o acordo Ryanair de 2002 gerasse, ao longo do seu período de vigência, uma contribuição positiva para a rentabilidade do aeroporto de Frankfurt Hahn, com um VAL que ascende a pelo menos […] milhões de DM (taxa de desconto = […] %) ([109]). A Comissão observa que, dada a evolução real dos passageiros no aeroporto de Frankfurt Hahn, o VAL calculado com base no acordo Ryanair de 2002 parece subestimar a rentabilidade incremental efetiva do referido acordo.

(472) Além disso, dado que se previa que o acordo Ryanair de 2002 (para além de cobrir todos os custos incrementais) contribuísse positivamente para a rentabilidade da FFHG, previa-se igualmente que todas as atividades do aeroporto de Frankfurt Hahn se tornassem mais rentáveis durante o período de vigência do acordo Ryanair de 2002.

Avaliação de rentabilidade efetuada pela Oxera relativamente ao acordo Ryanair de 2002

(473) Além disso, a Ryanair apresentou também uma avaliação de rentabilidade realizada pela Oxera, com base nas informações disponíveis no momento em que foi celebrado o acordo Ryanair de 2002 (que foram fornecidas pelo aeroporto e pela Ryanair). Os resultados desse cálculo são resumidos no Quadro 17. Com base no MEOT da Oxera relativo ao acordo Ryanair de 2002, a Comissão realizou uma análise de sensibilidade no que diz respeito às receitas não aeronáuticas consideradas na avaliação.

(474) Mesmo que as receitas não aeronáuticas tivessem sido reduzidas em média, em 20 % — a fim de realizar uma avaliação da sensibilidade das presumíveis receitas não aeronáuticas —, o VAL do acordo Ryanair de 2002 teria ascendido a […] milhões de EUR, mantendo todos os outros pressupostos inalterados (ver Quadro 28).

Quadro 28

Avaliação ajustada da rentabilidade efetuada pela Oxera relativamente ao acordo Ryanair de 2002 (redução das receitas não aeronáuticas em 20 %)

[…]

Conclusão

(475) Após a análise da avaliação de rentabilidade efetuada pela Oxera relativamente ao acordo Ryanair de 2002 e das expectativas da FFHG no momento da celebração do acordo, a Comissão considera que o acordo poderia ser legitimamente considerado como contribuindo para a rentabilidade do aeroporto de Frankfurt Hahn (tendo em conta as condições prevalecentes no mercado, nesse momento), na medida em que as receitas incrementais previstas eram superiores aos custos incrementais previstos. Uma vez que o acordo Ryanair de 2002 cumpriu, deste modo, o princípio do operador numa economia de mercado, não concedeu uma vantagem à Ryanair.

(476) Dado que um dos critérios cumulativos nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado não se encontra preenchido, a Comissão considera que o acordo Ryanair de 2002 não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

8.2.5. MEDIDA 10: ACORDO RYANAIR DE 2005

(477) Em 4 de novembro de 2005, foi acordada uma alteração ao acordo Ryanair de 2002, o «*Acordo Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Entrega das aeronaves 6 a 18 — de 2005 a 2012*». Em 18 de novembro de 2005, foi aprovada pelo conselho de fiscalização da FFHG a celebração do acordo Ryanair de 2005. O acordo Ryanair de 2005 é válido até […].

([109]) Avaliação de rentabilidade com base na contribuição para os lucros de 2002 do acordo Ryanair de 2002: […].

(478) A Alemanha alegou igualmente que o acordo Ryanair de 2005 está em conformidade com o princípio do operador numa economia de mercado. Para confirmar essa alegação, a Alemanha apresentou um MEOT realizado pela PwC. O MEOT da PwC estabelece a comparação entre dois cenários, a fim de determinar o impacto incremental do acordo Ryanair de 2005: i) um plano de negócios *ex ante* da FFHG com o compromisso da Ryanair e ii) um cenário alternativo, com um plano de negócios *ex ante* da FFHG sem o compromisso da Ryanair. O fluxo de caixa incremental é calculado como a diferença entre os dois cenários (conforme resumido no Quadro 29).

Quadro 29

MEOT do acordo Ryanair de 2005

[…]

Fonte: Relatório da PwC de 2006, páginas 88 e 89.

(479) A Comissão considera que o fluxo de caixa incremental identificado como a diferença entre os dois cenários tem em conta todos os custos e receitas incrementais induzidos pela presença da Ryanair no aeroporto. Além disso, o cálculo da rentabilidade tem em conta igualmente os investimentos induzidos pela presença da Ryanair no aeroporto. De acordo com o MEOT complementar realizado pela PwC na sequência da decisão de início do procedimento de 2008, pode ser atribuído à Ryanair um montante total de […] milhões de EUR de investimentos, ao passo que os restantes […] milhões de EUR dizem respeito ao desenvolvimento das infraestruturas de transporte de mercadorias do aeroporto (designadamente, […] milhões de EUR, no total).

(480) A Comissão observa que a gestão da FFHG, tendo em conta todos os custos e receitas incrementais decorrentes das atividades da Ryanair no aeroporto, previa que o acordo Ryanair de 2005 gerasse, ao longo do seu período de vigência, uma contribuição positiva para a rentabilidade do aeroporto de Frankfurt Hahn, com um VAL que ascendesse a pelo menos […] milhões de EUR (taxa de desconto = […] %) ([110]).

(481) Neste contexto, a Comissão observa que, tendo em conta as condições prevalecentes no mercado e o crescimento significativo das transportadoras de baixo custo a partir de 2000, os pressupostos subjacentes ao plano de negócios *ex ante* parecem ser realistas. Ao mesmo tempo, dado o longo do horizonte de planeamento da evolução real em termos de passageiros no aeroporto de Frankfurt Hahn, o VAL calculado com base numa taxa de desconto de […] % poderia não ter devidamente em conta os riscos suscetíveis de afetar os pressupostos subjacentes.

(482) Por conseguinte, a Comissão realizou uma avaliação da sensibilidade da taxa de desconto (ver Quadro 30). Ao aplicar uma taxa de desconto de […] %, o VAL ainda ascende a […] milhões de EUR. Além disso, mesmo que se considerasse que a taxa de desconto de […] % continuaria a não permitir corrigir quaisquer incertezas relativas às previsões de passageiros a longo prazo, deve ser tido em conta que se previa que o acordo gerasse uma contribuição positiva para a rentabilidade da FFHG a partir do primeiro ano e que parecia não existir qualquer motivo de força maior, tendo em conta a evolução do mercado global, para que a FFHG previsse um decréscimo nos anos seguintes.

Quadro 30

MEOT do acordo Ryanair de 2005 — Avaliação de sensibilidade da taxa de desconto

[…]

([110]) A Comissão tomou conhecimento de que o *Land* da Renânia-Palatinado também celebrou acordos de *marketing* com a Ryanair. Estes acordos, no entanto, não foram incluídos nas medidas em relação às quais a Comissão deu início ao procedimento formal de investigação em 2008 e não estão, por conseguinte, incluídos na análise da presente decisão, o que não prejudica eventuais ações futuras que a Comissão pretenda empreender em relação a esses acordos.

Conclusão

(483) Atendendo à análise da rentabilidade incremental realizada, a Comissão conclui que o acordo Ryanair de 2005 estava em conformidade com o princípio do operador numa economia de mercado, dado que contribuiu proporcionalmente, de uma perspetiva *ex ante* e tendo em conta as condições prevalecentes no mercado, para a rentabilidade do gestor do aeroporto. Por conseguinte, a Comissão conclui que a decisão da FFHG de celebrar o acordo Ryanair de 2005 não conferiu qualquer vantagem económica à companhia aérea que esta não teria obtido em condições normais de mercado.

(484) Dado que um dos critérios cumulativos nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado não se encontra preenchido, a Comissão considera que o acordo Ryanair de 2005 entre o aeroporto de Frankfurt Hahn e a Ryanair não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado ([111]).

8.2.6. MEDIDA 11: TABELA DE TAXAS AEROPORTUÁRIAS DE 2006

(485) A tabela de taxas aeroportuárias de 2006 entrou em vigor em 1 de junho de 2006 e substituiu a tabela de taxas aeroportuárias de 2001. No entanto, segue os mesmos princípios básicos da tabela de taxas aeroportuárias de 2001. As alterações, em comparação com a tabela de 2001, dizem respeito às taxas de aterragem e descolagem, à taxa de passageiro e ao apoio ao *marketing* destinado ao arranque de uma nova rota, bem como ao volume de tráfego gerado em função do número total de passageiros (passageiros à partida e à chegada transportados pela companhia aérea).

(486) A Alemanha defendeu que não foi conferida qualquer vantagem à Ryanair através da tabela de taxas aeroportuárias de 2006. Em primeiro lugar, a Alemanha justificou as diferentes taxas de passageiro, argumentando que essas taxas foram criadas a fim de proporcionar um incentivo a outras transportadoras aéreas de baixo custo, cobrindo ao mesmo tempo os custos de exploração do aeroporto. A Alemanha defendeu que a redução de taxas de acordo com o volume de passageiros é um comportamento comum em aeroportos nacionais e internacionais. Uma vez que o limiar para a obtenção de descontos era muito baixo, nomeadamente 100 000 passageiros por ano, os descontos estavam igualmente disponíveis para companhias aéreas de menor dimensão.

(487) Para confirmar estes dados, a Alemanha apresentou uma avaliação da rentabilidade *ex ante* que compara um cenário em que é introduzida a tabela de taxas aeroportuárias de 2006, com um cenário sem a introdução dessa tabela, conforme resumido no Quadro 31. A Comissão considera que, tendo em conta as condições prevalecentes no mercado e os resultados de exploração efetivos da FFHG na altura, o cálculo da rentabilidade foi estabelecido com base em pressupostos realistas.

Quadro 31

Avaliação da rentabilidade da tabela de taxas aeroportuárias de 2006

Em milhares de EUR	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EBITDA com a tabela de taxas aeroportuárias de 2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA sem a tabela de taxas aeroportuárias de 2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Impacto incremental da tabela de taxas aeroportuárias de 2006	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fonte: Relatório da PwC de 2006, página 57.

([111]) A Comissão tomou conhecimento de que o *Land* da Renânia-Palatinado celebrou acordos de *marketing* com a Ryanair. Esses acordos, no entanto, não foram incluídos nas medidas em relação às quais a Comissão deu início ao procedimento formal de investigação em 2008 e não estão, por conseguinte, incluídos na análise da presente decisão, o que não prejudica eventuais ações futuras que a Comissão pretenda empreender em relação a esses acordos.

(488) Tal como referido na secção 8.2.1, os acordos celebrados entre as companhias aéreas e um aeroporto podem ser considerados como satisfazendo o MEOT quando contribuírem, de forma acrescida, de um ponto de vista *ex ante*, para a rentabilidade 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 decorrentes do acordo durante a sua vigência com uma margem de lucro razoável assente em sólidas perspetivas a médio prazo.

(489) Além disso, a fim de avaliar se um acordo celebrado por um aeroporto com uma companhia aérea satisfaz o MEOT, as receitas não aeronáuticas esperadas e provenientes da atividade da companhia aérea devem ser tidas em conta juntamente com as taxas aeroportuárias, líquidas de quaisquer descontos, o apoio ao *marketing* ou os regimes de incentivo. Do mesmo modo, há que ter em conta todos os custos incrementais esperados que serão suportados pelo aeroporto em relação à atividade da companhia aérea no aeroporto. Tais custos incrementais podem abranger todas as categorias de despesas ou investimentos, tais como o aumento de custos com pessoal, equipamento e investimentos induzidos pela presença da companhia aérea no aeroporto. Por exemplo, se o aeroporto precisa de expandir ou construir um novo terminal ou outras instalações principalmente para satisfazer as necessidades de uma companhia aérea específica, tais custos devem ser tidos em conta no cálculo dos custos incrementais. Pelo contrário, os custos que o aeroporto teria de suportar de qualquer modo, independentemente do acordo com a companhia aérea, não devem ser tidos em conta no MEOT.

(490) No que respeita à avaliação da rentabilidade realizada pela FFHG antes da introdução da tabela de taxas aeroportuárias de 2006, a Comissão considera que todos os custos e receitas incrementais induzidos pela introdução dessa tabela foram tidos em consideração e se basearam em pressupostos razoáveis, tendo em conta as condições prevalecentes no mercado e os resultados efetivos da FFHG. A tabela de taxas aeroportuárias de 2006 não era limitada no tempo, pelo que era suficiente que o operador aeroportuário calculasse a rentabilidade global da tabela de taxas aeroportuárias de 2006 para vários anos consecutivos. Além disso, a FFHG podia alterar a tabela de taxas aeroportuárias a qualquer momento, no caso de ficar provado que as receitas geradas eram insuficientes para cobrir os custos incrementais induzidos pelas companhias aéreas que utilizam essa tabela. Além disso, dado que a Ryanair celebrou um acordo individual, a tabela não se aplicava à companhia aérea principal (com uma quota de passageiros de cerca de 90 %), mas foi aplicada às companhias aéreas restantes, com uma quota de passageiros de cerca de 10 %. Por conseguinte, os custos incrementais decorrentes da tabela de taxas aeroportuárias de 2006 eram muito limitados e a FFHG esperava ser capaz de utilizar melhor os seus recursos.

(491) Apesar de a análise *ex ante* realizada pela FFHG e apresentada pela Alemanha não descontar os pagamentos futuros à data em que a tabela de taxas aeroportuárias de 2006 entrou em vigor, é evidente que se esperava que fosse rentável a partir do primeiro ano.

(492) Além disso, dados os elevados custos fixos e os custos incrementais muito limitados relativos à prestação de serviços nos termos da tabela de taxas aeroportuárias de 2006, estas previsões não eram sensíveis aos pressupostos referentes à evolução global do tráfego.

Conclusão

(493) Tendo em conta o cálculo de rentabilidade incremental realizado, a Comissão conclui que a introdução da tabela de taxas aeroportuárias de 2006 estava em conformidade com o princípio do operador numa economia de mercado, uma vez que contribuiu progressivamente, de um ponto de vista *ex ante*, para a rentabilidade do aeroporto. Em especial, todos os custos do aeroporto decorrentes da introdução da tabela de taxas aeroportuárias de 2006 eram cobertos pelas receitas (de atividades aeronáuticas e não aeronáuticas) resultantes da introdução da referida tabela, com uma margem de lucro razoável. Além disso, os custos atribuíveis diretamente a acordos individuais com companhias aéreas específicas deveriam, provavelmente, ser ultrapassados pelas receitas imputáveis à presença dessas companhias aéreas (ver secção 8.2.5). Por conseguinte, poderia legitimamente prever-se que a tabela de taxas aeroportuárias de 2006 (tendo em conta as condições prevalecentes no mercado à data da sua introdução) contribuísse razoavelmente para a rentabilidade global do aeroporto a longo prazo.

(494) Por conseguinte, a Comissão conclui que a tabela de taxas aeroportuárias de 2006 não confere uma vantagem económica às companhias aéreas que elas não teriam obtido em condições normais de mercado. Além disso, estava disponível para todos os potenciais utilizadores do aeroporto em condições transparentes e não discriminatórias. Por conseguinte, a tabela de taxas aeroportuárias de 2006 não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

9. **LEGALIDADE DO AUXÍLIO**

(495) Nos termos do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, os Estados-Membros devem informar a Comissão dos projetos relativos à instituição ou alteração de quaisquer auxílios e não podem pôr em execução as medidas projetadas antes de tal procedimento ter sido objeto de uma decisão final.

(496) Uma vez que as medidas n.ºs 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 12 já foram colocadas à disposição da FFHG ou foi concedido à FFHG, de forma irrevogável, o direito de receber os respetivos fundos, a Comissão considera que a Alemanha não respeitou a proibição do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado ([112]).

10. **APRECIAÇÃO JURÍDICA — COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO**

10.1. *A APLICABILIDADE DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS À AVIAÇÃO DE 2014 E 2005*

(497) O artigo 107.º, n.º 3, do Tratado prevê determinadas derrogações à regra geral estabelecida no artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, segundo a qual o auxílio estatal não é compatível com o mercado interno. Em especial, o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado 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.

(498) Neste contexto, as Orientações relativas à aviação de 2014 proporcionam um quadro comum para apreciar se o auxílio aos aeroportos pode ser declarado compatível nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado.

(499) De acordo com as Orientações relativas à aviação de 2014, a Comissão considera que a comunicação da Comissão relativa à determinação das regras aplicáveis à apreciação dos auxílios estatais concedidos ilegalmente ([113]) é aplicável aos auxílios ao investimento para aeroportos concedidos ilegalmente. A esse respeito, se o auxílio ao investimento foi concedido ilegalmente antes de 4 de abril de 2014, a Comissão aplicará as regras de compatibilidade em vigor à data em que o auxílio ao investimento foi concedido ilegalmente. Assim, a Comissão aplicará os princípios estabelecidos nas Orientações relativas à aviação de 2005 no caso de auxílios ao investimento a aeroportos concedidos ilegalmente antes de 4 de abril de 2014 ([114]).

(500) De acordo com as Orientações relativas à aviação de 2014, a Comissão considera ainda que as disposições da comunicação da Comissão relativa à determinação das regras aplicáveis à apreciação dos auxílios estatais concedidos ilegalmente não devem ser aplicáveis a casos relativos a auxílios ao funcionamento para aeroportos concedidos ilegalmente antes de 4 de abril de 2014. Pelo contrário, a Comissão aplicará os princípios estabelecidos nas Orientações relativas à aviação de 2014 a todos os casos relativos a auxílios ao funcionamento (notificações pendentes e auxílios ilegais não notificados) concedidos a aeroportos, mesmo que o auxílio tenho sido concedido antes de 4 de abril de 2014 e do início do período de transição ([115]).

(501) A Comissão já tinha concluído, no considerando 496, que as medidas sob apreciação constituem um auxílio estatal concedido ilegalmente antes de 4 de abril de 2014.

10.2. *DISTINÇÃO ENTRE AUXÍLIOS AO INVESTIMENTO E AUXÍLIOS AO FUNCIONAMENTO*

(502) Tendo em conta o disposto nas Orientações relativas à aviação de 2014 a que se referem os considerandos 499 e 500, a Comissão tem de determinar se as medidas em causa constituem um auxílio ao investimento ou ao funcionamento concedido ilegalmente.

(503) De acordo com o ponto 25, alínea r), das Orientações relativas à aviação de 2014, entende-se por auxílio ao investimento «o auxílio para financiar ativos de capital fixo; especificamente, para cobrir o "défice de financiamento dos custos de capital"». Além disso, de acordo com esta disposição, os auxílios ao investimento podem referir-se tanto a um pagamento à cabeça (isto é, cobrir os custos de investimento inicial) como a auxílios pagos sob a forma de prestações periódicas (para cobrir os custos de capital em termos de depreciação anual e custos de financiamento).

([112]) Processo T-109/01, *Fleuren Compost/Comissão*, Col. 2004, p. II-127.
([113]) JO C 119 de 22.5.2002, p. 22.
([114]) Ponto 173 das Orientações relativas à aviação de 2014.
([115]) Ponto 172 das Orientações relativas à aviação de 2014.

(504) Por outro lado, os auxílios ao funcionamento referem-se à cobertura total ou parcial dos custos de funcionamento do aeroporto, definidos como «custos subjacentes à prestação de serviços aeroportuários, incluindo categorias de custos como custos de pessoal, serviços contratados, comunicações, resíduos, energia, manutenção, aluguer e administração, mas excluindo custos de capital, apoio a *marketing* ou quaisquer outros incentivos concedidos às companhias aéreas pelo aeroporto, bem como custos correspondentes a atribuições de serviço público» ([116]).

(505) Tomando essas definições em conta, é possível considerar que os aumentos de capital e as subvenções diretas relacionadas com projetos de investimento constituem um auxílio ao investimento a favor da FFHG.

(506) Em contrapartida, a parte das transferências de perdas anuais utilizada para cobrir as perdas de exploração anuais ([117]) da FFHG, líquida dos custos incluídos no EBITDA que se inserem no âmbito das missões de serviço público, tal como estabelecido na secção 8.1.4.1, constitui um auxílio ao funcionamento a favor da FFHG.

(507) Por último, a parte das transferências de perdas anuais utilizada para cobrir as perdas da FFHG que não se encontram já incluídas no EBITDA (isto é, a depreciação anual dos ativos e os custos de financiamento, etc.), deduzida dos custos correspondentes a missões de serviço público conforme estabelecido na secção 8.1.4.1 constitui um auxílio ao investimento.

(508) Conforme explicado anteriormente, em todos os casos, apenas será considerado o apoio concedido após o acórdão Aéroports de Paris, proferido em 12 de dezembro de 2000.

10.3. *COMPATIBILIDADE DOS AUXÍLIOS AO INVESTIMENTO DE ACORDO COM AS ORIENTAÇÕES RELATIVAS À AVIAÇÃO DE 2005*

(509) Nos termos do ponto 61 das Orientações relativas à aviação de 2005, a Comissão deve verificar se estão reunidas as seguintes condições cumulativas:

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

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

c) A infraestrutura oferece perspetivas satisfatórias de utilização a médio prazo, 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

e) O desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado numa medida contrária ao interesse da União.

(510) Além disso, para ser compatível com o mercado interno, o auxílio estatal aos aeroportos — tal como qualquer outra medida de auxílio estatal — deve ter um efeito de incentivo e ser necessário e proporcional ao objetivo legítimo prosseguido.

(511) A Alemanha declarou que o auxílio ao investimento a favor da FFHG cumpre todos os critérios de compatibilidade constantes das Orientações relativas à aviação de 2005.

a) ***O auxílio contribui para um objetivo de interesse comum claramente definido***

(512) O auxílio ao investimento a favor da FFHG destinava-se a financiar a continuação da conversão da antiga base militar dos EUA num aeroporto civil e a desenvolver substancialmente a infraestrutura do aeroporto. As medidas contribuíram de forma significativa para o desenvolvimento regional, para a conectividade da região de Hunsrück, para a criação de novos postos de trabalho numa zona economicamente atingida pelo encerramento da base militar dos EUA, bem como para o descongestionamento do aeroporto de Frankfurt Main.

([116]) Ponto 25, alínea v), das Orientações relativas à aviação de 2014.
([117]) Expressas em *Resultados antes de juros, impostos, depreciações e amortizações* («EBITDA»).

(513) Tal como salientado pela Alemanha, a região de Hunsrück encontra-se rodeada por uma série de zonas (como Landkreis Birkenfeld) que foram marcadas como regiões que carecem de apoio no âmbito do «*Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur*». Com efeito, no período em apreço, Landkreis Birkenfeld era considerada, pelo menos em parte, uma região com um produto interno bruto (PIB) abaixo da média da União ([118]).

(514) A Comissão considera que o desenvolvimento do aeroporto de Frankfurt Hahn também contribuiu significativamente para a criação de novos postos de trabalho na região de Hunsrück. Tal como demonstrado pela Alemanha, tendo em conta todas as partes das atividades aeroportuárias, o aeroporto de Frankfurt Hahn criou 3 063 postos de trabalho na região de Hunsrück em 2012, dos quais 74 % a tempo inteiro, sendo que 90 % desses trabalhadores também vivem nesta região.

(515) Além disso, o desenvolvimento do aeroporto de Frankfurt Hahn teve também efeitos positivos indiretos, induzidos e catalisadores sobre a criação de postos de trabalho na região, bem como sobre o desenvolvimento regional, em geral, através de um número crescente de atividades económicas e turísticas. De acordo com as informações fornecidas pela Alemanha, o aeroporto de Frankfurt Hahn contribui significativamente para o desenvolvimento do turismo recetor (~ 33 % dos passageiros, correspondendo a cerca de 1 milhão de passageiros em 2005) e emissor (~ 67 % dos passageiros) no *Land* da Renânia-Palatinado. Tal como salientado pela Alemanha, 88 % dos passageiros à chegada permanecem, pelo menos, uma noite na região e geraram aproximadamente 5,7 milhões de dormidas em 2005. Uma vez que 88 % dos turistas que chegam a Frankfurt Hahn permanecem pelo menos uma noite e mais de 80 % chegam mesmo a permanecer entre dois a dez dias, geram um volume de negócios total de cerca de 133,7 milhões de EUR por ano. Além disso, o turismo recetor gerou cerca de 11 000 postos de trabalho na Renânia-Palatinado.

(516) Os investimentos em causa que beneficiaram de auxílio também contribuíram para melhorar a acessibilidade da região. No entanto, a duplicação de aeroportos não rentáveis (ou a criação de capacidades adicionais não utilizadas) não contribui para um objetivo de interesse comum. Neste caso, a Comissão considera que o auxílio ao investimento não conduz a uma duplicação que diminua as perspetivas a médio prazo para a utilização da infraestrutura existente noutros aeroportos vizinhos. Com efeito, não existem outros aeroportos num raio de 100 quilómetros ou a 60 minutos de viagem do aeroporto de Frankfurt Hahn. Os aeroportos mais próximos do aeroporto de Frankfurt Hahn são o aeroporto de Frankfurt Main, situado a 115 quilómetros ou a 1 hora e 15 minutos de automóvel, e o aeroporto do Luxemburgo, situado a 1 hora e 30 minutos (111 quilómetros) de distância.

(517) O aeroporto de Frankfurt Main é um aeroporto central internacional com uma vasta gama de destinos e é servido predominantemente por transportadoras que operam em rede e que oferecem tráfego de ligação, ao passo que o aeroporto de Frankfurt Hahn serve voos ponto-a-ponto de baixo custo. O tráfego no aeroporto de Frankfurt Main aumentou de forma contínua desde 2000, de 49,4 milhões de passageiros em 2000 para cerca de 58 milhões em 2012. No entanto, durante esse período, o crescimento foi afetado por problemas de congestionamento e limitações de capacidade. Tal como salientado pela Alemanha, os limites de capacidade do aeroporto de Frankfurt Main foram constantemente excedidos. Por conseguinte, segundo a Alemanha, especialmente tendo em conta a sua licença de exploração de 24 horas por dia, o aeroporto de Frankfurt Hahn desempenhava um papel importante no fornecimento de capacidade adicional a fim de aliviar o congestionamento do aeroporto de Frankfurt Main. De facto, até 2009, a Fraport era o acionista maioritário da FFHG, o operador do aeroporto de Frankfurt Hahn (2,7 milhões de passageiros em 2013, cerca de 4 milhões de passageiros em 2007, no seu ponto mais alto) e o operador do aeroporto de Frankfurt Main (58 milhões de passageiros e 2,1 milhões em termos de transporte de mercadorias) e, como tal, prosseguia uma estratégia de diversificação.

(518) O aeroporto do Luxemburgo, que é o aeroporto mais próximo de Frankfurt Hahn, mas ainda a cerca de 111 quilómetros ou a 1 hora e 30 minutos de automóvel, teve cerca de 1,7 milhões de passageiros em 2008 e registou um crescimento rápido para 2,2 milhões em 2013. Embora o aeroporto do Luxemburgo seja ligeiramente mais pequeno do que o aeroporto de Frankfurt Hahn em termos de tráfego de passageiros, a sua atividade de transporte de mercadorias é substancialmente maior, com 674 000 toneladas em 2013. Oferece uma série de voos regulares para capitais europeias e voos *charter* para destinos de lazer. Em grande medida, esta seleção de destinos satisfaz as necessidades dos trabalhadores das instituições financeiras e internacionais localizadas no Luxemburgo.

(519) O aeroporto de Saarbrücken situa-se a cerca de 128 quilómetros do aeroporto de Frankfurt Hahn, o que equivale a mais de 2 horas de viagem de automóvel. Além disso, Frankfurt Hahn é principalmente servido por transportadoras de baixo custo (Ryanair) e o transporte de mercadorias constitui um elemento bastante importante no seu modelo de negócios, ao passo que o aeroporto de Saarbrücken oferece maioritariamente voos regulares para destinos nacionais e dispõe apenas de um serviço limitado de transporte aéreo de mercadorias.

([118]) Decisão da Comissão, de 8 de novembro de 2006, relativa ao auxílio estatal N 459/2006 — Alemanha — Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional para 2007-2013 — Mapa nacional dos auxílios estatais com finalidade regional: Alemanha (JO C 295 de 5.12.2006, p. 6).

(520) No que diz respeito ao aeroporto de Zweibrücken, a Alemanha sublinhou que a distância de 127 km até ao aeroporto de Frankfurt Hahn se traduz numa duração de viagem de 1 hora e 27 minutos de automóvel ou cerca de 4 horas de comboio. Além disso, a Alemanha sustentou que, analisando o tráfego aéreo de passageiros e de mercadorias entre 2005 e 2012, não se pode deduzir qualquer relação de substituição entre os aeroportos.

(521) A Comissão observa que existe uma certa sobreposição nas atividades do aeroporto de Frankfurt Hahn e do aeroporto de Zweibrücken, dado que o aeroporto de Zweibrücken também está envolvido no transporte aéreo de mercadorias e os destinos servidos pelo aeroporto de Zweibrücken são predominantemente relacionados com o tráfego *charter*. A este respeito, a Comissão salienta que, em regra, o transporte de mercadorias é mais móvel do que o transporte de passageiros ([119]). Em geral, considera-se que a zona de influência dos aeroportos destinados a mercadorias tem um raio de, pelo menos, 200 quilómetros e 2 horas de viagem. Observações do setor sugerem que até meio dia de transporte rodoviário (ou seja, até 12 horas de tempo de condução por camiões) seria, de um modo geral, aceitável para os transitários transportarem os seus bens ([120]). Além disso, o tráfego *charter* é também, em geral, menos sensível ao fator tempo e pode permitir tempos de deslocação de até 2 horas de automóvel.

(522) Simultaneamente, deve salientar-se que antes de Zweibrücken entrar no mercado em 2006, o aeroporto de Frankfurt Hahn já era um aeroporto bem estabelecido com mais de 3 milhões de passageiros e que encaminhava 123 000 toneladas de carga. Tendo em conta a evolução histórica dos dois aeroportos, a sua localização geográfica e a capacidade livre disponível no aeroporto de Frankfurt Hahn no momento em que o aeroporto de Zweibrücken entrou no mercado da aviação comercial em 2006, a Comissão conclui que é a abertura do aeroporto que Zweibrücken que constitui uma duplicação desnecessária de infraestruturas.

(523) Por conseguinte, a Comissão conclui que os investimentos no aeroporto de Frankfurt Hahn não constituem uma duplicação de infraestruturas existentes não rentáveis. Pelo contrário, o aeroporto de Frankfurt Hahn tem desempenhado um papel importante no descongestionamento do aeroporto de Frankfurt Main sem limitar os planos de expansão deste último. Sem os investimentos no aeroporto de Frankfurt Hahn existia, de facto, um risco de que a região pudesse ser insuficientemente servida em termos das suas necessidades de transporte.

(524) À luz das considerações enunciadas nos considerandos 512 a 523, a Comissão conclui que o auxílio ao investimento dirigido à construção e exploração das infraestruturas do aeroporto de Frankfurt Hahn cumpre um objetivo de interesse comum claramente definido, designadamente o desenvolvimento económico regional, a criação de postos de trabalho e a melhoria da acessibilidade da região.

b) ***A infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo***

(525) Segundo a Alemanha, os investimentos foram realizados de acordo com as necessidades (e, por conseguinte, foram proporcionais) e as infraestruturas construídas eram necessárias ao aeroporto, a fim de contribuir para a conectividade e o desenvolvimento da região e descongestionar o aeroporto de Frankfurt Main.

(526) Com base nas informações fornecidas pela Alemanha, a Comissão concorda que os investimentos financiados eram necessários e proporcionais ao objetivo de interesse comum. Com efeito, sem estes investimentos a conversão da antiga base dos EUA num aeroporto de aviação civil plenamente funcional não poderia ter sido concluída. A construção de instalações de transporte de passageiros e mercadorias, plataformas de estacionamento e a modernização das pistas de circulação teve de ser efetuada, a fim de continuar a desenvolver as operações civis de voo. Por conseguinte, a infraestrutura construída era necessária ao aeroporto, a fim de contribuir para a conectividade e para o desenvolvimento da região.

(527) Além disso, o projeto de infraestrutura foi realizado apenas na medida em que era necessário para atingir os objetivos estabelecidos: Embora a infraestrutura tenha sido construída para um tráfego máximo de cerca de 4 a 5 milhões de passageiros e 500 000 toneladas de carga, as estatísticas sobre o tráfego apresentadas nos quadros 1 e 2 mostram que o tráfego de passageiros aumentou constantemente até 2007 até chegar a um máximo de 4 milhões de passageiros (seguido de uma diminuição para 2,7 milhões em 2013, pelas razões expostas no considerando 532) e que o volume de carga aumentou para mais de 500 000 toneladas de carga em 2011. Isto significa que a procura de tráfego esperada correspondeu largamente à procura real e que os investimentos não foram desproporcionalmente elevados.

([119]) Ver nota de rodapé 88.
([120]) Resposta do aeroporto de Liège à consulta pública sobre as Orientações relativas à aviação de 2014.

(528) Embora seja importante evitar que o investimento constitua uma duplicação de uma infraestrutura existente não rentável, não é esse o caso. Tal como explicado nos considerandos 516 a 523, não existem outros aeroportos a uma distância de 100 quilómetros e 60 minutos de viagem e, ainda que se considere uma zona de influência mais abrangente, não existem efeitos de duplicação. O aeroporto mais próximo é o aeroporto de Frankfurt Main, que o aeroporto de Frankfurt Hahn se destinava a descongestionar.

(529) À luz destas considerações, a Comissão considera que esta condição de compatibilidade está preenchida.

c) ***A infraestrutura oferece perspetivas satisfatórias de utilização a médio prazo***

(530) A Alemanha sustentou que, antes de ter sido tomada a decisão de continuar a desenvolver a infraestrutura aeroportuária, foram realizados estudos de previsão de tráfego por peritos externos a fim de identificar o potencial de tráfego do aeroporto de Frankfurt Hahn.

(531) As informações apresentadas demonstram que, nessa altura, os peritos externos previram um crescimento significativo de 0,3 milhões de passageiros em 2000 para até 3,8 milhões de passageiros até 2010 (ver Gráfico 2, Gráfico 3 e Gráfico 4). No que diz respeito à evolução do transporte de mercadorias, os peritos projetaram uma evolução de 151 000 toneladas em 2001 para até 386 000 toneladas em 2010 (ver Gráfico 5), sendo o crescimento da atividade de transporte de mercadorias entre 2006 e 2010 proveniente dos voos de transporte de mercadorias desviados do aeroporto de Frankfurt Main devido aos limites horários impostos. No entanto, estas projeções só podiam ser cumpridas se os investimentos fossem realizados na medida planeada.

(532) A Comissão observa que estas previsões de tráfego (ver considerando 531) foram confirmadas pela evolução real de tráfego no aeroporto de Frankfurt Hahn (ver Quadros 1 e 2). Em 2007, o aeroporto de Frankfurt Hahn serviu cerca de 4 milhões de passageiros. Após um período de crescimento significativo, o tráfego aéreo na Alemanha e na União foi negativamente afetado nos últimos anos pela crise económica e financeira em 2008/09, o que se traduziu numa diminuição do transporte aéreo de passageiros na Alemanha em 2009. A evolução do transporte de passageiros no aeroporto de Frankfurt Hahn foi ainda afetada pela introdução de um imposto sobre o transporte aéreo de passageiros na Alemanha, em 2011. O aeroporto de Frankfurt Hahn serve atualmente cerca de 2,7 milhões de passageiros por ano. No que diz respeito ao transporte de mercadorias, o aeroporto de Frankfurt Hahn movimentou 565 000 toneladas de carga em 2011. Devido à falência de um dos seus clientes, o aeroporto processou apenas 447 000 toneladas em 2013.

(533) Por conseguinte, à luz destas considerações, pode concluir-se que o aeroporto de Frankfurt Hahn já está a utilizar a maior parte da sua capacidade e que as perspetivas a médio prazo para a utilização da capacidade eram satisfatórias.

d) ***Acesso à infraestrutura de forma equitativa e não discriminatória***

(534) Todos os potenciais utilizadores da infraestrutura têm acesso ao aeroporto em condições equitativas e não discriminatórias. Com efeito, a tabela de taxas aeroportuárias aplicável no aeroporto de Frankfurt Hahn é pública e está acessível a todos os potenciais ou atuais utilizadores do aeroporto de forma transparente e não discriminatória. Quaisquer diferenças nas taxas aeroportuárias pagas pela utilização da infraestrutura basearam-se numa diferenciação comercialmente justificada ([121]).

(535) Por conseguinte, a Comissão considera que esta condição se encontra preenchida.

e) ***As trocas comerciais não são afetadas de forma contrária ao interesse comum***

(536) De acordo com o ponto 39 das Orientações relativas à aviação de 2005, a categoria de um aeroporto pode dar 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.

([121]) Decisão da Comissão, de 1 de outubro de 2014, no processo de auxílio estatal SA.21211 — Alemanha — aeroporto de Frankfurt Hahn e Ryanair, ainda não publicado no Jornal Oficial.

(537) Na zona de influência normal do aeroporto de Frankfurt Hahn (1 hora de viagem de automóvel ou uma distância de 100 quilómetros) não existem outros aeroportos explorados comercialmente. Mesmo que se alargue a zona de influência, a Comissão considera que o auxílio não cria efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros.

(538) No que respeita ao aeroporto de Frankfurt Main (o aeroporto mais próximo, a cerca de 115 quilómetros de distância e 1 hora e 15 minutos de viagem), os investimentos no aeroporto de Frankfurt Hahn não resultaram em efeitos de substituição negativos. Com efeito, antes de participar no aeroporto de Frankfurt Hahn, a Fraport já era o operador do aeroporto de Frankfurt Main, mas estava, no entanto, a investir no aeroporto de Frankfurt Hahn com vista a descongestionar o aeroporto de Frankfurt Main, uma vez que era previsível uma sobrecarga da capacidade deste aeroporto no futuro. Em especial, a proibição de voos noturnos no aeroporto de Frankfurt Main foi um dos principais fatores a ter em consideração, uma vez que o aeroporto de Frankfurt Hahn possuía uma licença de exploração de 24 horas por dia.

(539) Apesar de Frankfurt Hahn ter registado um crescimento significativo no período compreendido entre 2000 e 2007 (Quadros 1 e 2), revela que, em comparação com Frankfurt Main, a quota de tráfego se manteve muito limitada. Entre 2000 e 2003, o aeroporto de Frankfurt Main registou um crescimento regular do transporte de passageiros, que passou de 48 milhões em 2000 para 54,2 milhões em 2007. Devido à crise económica, Frankfurt Main registou uma ligeira diminuição para 50,9 milhões em 2009, seguida de um rápido aumento para 58 milhões. No que diz respeito às atividades de transporte de mercadorias, o aeroporto de Frankfurt Main registou um crescimento constante, passando de 1,6 milhões para 2,2 milhões de toneladas em 2013.

(540) Quanto aos outros aeroportos, a Comissão já explicou que os investimentos no aeroporto de Frankfurt Hahn não tiveram qualquer impacto significativo sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros ([122]). O mesmo se aplica ao aeroporto de Zweibrücken, uma vez que é este último que constitui uma duplicação desnecessária de infraestruturas (e seria, por conseguinte, responsável por qualquer efeito de distorção da concorrência).

(541) Além disso, ao contrário dos aeroportos de Frankfurt Main e do Luxemburgo, o aeroporto de Frankfurt Hahn não é servido por uma ligação ferroviária. De um modo geral, não é expectável nenhum efeito de substituição em relação ao transporte ferroviário.

(542) Tendo em conta as considerações expostas nos considerandos 536 a 541, a Comissão considera que quaisquer efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros estão limitados ao mínimo necessário.

f) ***Efeito de incentivo, necessidade e proporcionalidade***

(543) A Comissão deve determinar se o auxílio estatal concedido ao aeroporto de Frankfurt Hahn alterou o comportamento do beneficiário de tal forma que este se tenha lançado em atividades que contribuem para a consecução do objetivo de interesse comum que i) não teria realizado sem o auxílio, ou ii) teria realizado de uma forma diferente ou mais limitada. Além disso, o auxílio apenas é considerado proporcional se o mesmo resultado não puder ser alcançado com auxílios menores e menos distorção. Tal significa que o montante e a intensidade de auxílio devem ser limitados ao mínimo necessário para a realização da atividade objeto de auxílio.

(544) De acordo com as informações apresentadas pela Alemanha, não teria sido possível realizar o investimento sem a existência do auxílio. A Alemanha sustentou que o auxílio era necessário dado que compensava apenas os custos de financiamento e que um montante mais baixo teria conduzido a níveis inferiores de investimento.

(545) Com efeito, de acordo com os resultados financeiros resumidos nos Quadros 3 e 4, o aeroporto ainda é gerador de prejuízos e não está em condições de financiar os seus custos de investimento. Por conseguinte, é possível concluir que o auxílio era necessário para a realização de investimentos a fim de descongestionar as infraestruturas aeroportuárias e satisfazer as exigências atuais das infraestruturas aeroportuárias modernas. Sem o auxílio, o aeroporto de Frankfurt Hahn não teria sido capaz de satisfazer a procura esperada das companhias aéreas, dos passageiros e dos transitários e o nível de atividade económica do aeroporto teria sido reduzido.

([122]) Relativamente ao aeroporto de Frankfurt Main e ao aeroporto do Luxemburgo, a Comissão observa ainda que o segmento das viagens de negócios ocupa uma importante quota de mercado nestes aeroportos, representando apenas uma quota relativamente limitada no aeroporto de Frankfurt Hahn.

(546) Importa igualmente salientar-se que o apoio público foi concedido num período em que a FFHG efetuou investimentos muito significativos nas infraestruturas (mais de 220 milhões de EUR em 2001-2012). Conclui-se que o auxílio ao investimento abrange apenas uma fração do total dos custos de investimento.

(547) Por conseguinte, a Comissão considera que a medida de auxílio em causa teve um efeito de incentivo e que o montante do auxílio se limitou ao mínimo necessário para a realização da atividade objeto de auxílio e foi, por conseguinte, proporcional.

Conclusão

(548) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que o auxílio ao investimento concedido ao aeroporto de Frankfurt Hahn é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, uma vez que cumpre as condições de compatibilidade estabelecidas no ponto 61 das Orientações relativas à aviação de 2005.

10.4. *COMPATIBILIDADE DOS AUXÍLIOS AO FUNCIONAMENTO AO ABRIGO DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS À AVIAÇÃO DE 2014*

(549) A secção 5.1 das Orientações relativas à aviação de 2014 define os critérios a aplicar pela Comissão na apreciação da compatibilidade dos auxílios ao funcionamento com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado. Em conformidade com o ponto 172 das Orientações relativas à aviação de 2014, a Comissão deve aplicar esses critérios a todos os casos relativos a auxílios ao funcionamento, incluindo notificações pendentes e auxílios ilegais não notificados.

(550) Nos termos do ponto 137 das Orientações relativas à aviação de 2014, os auxílios ao funcionamento ilegais concedidos antes da data de publicação dessas Orientações podem ser declarados compatíveis com o mercado interno, na totalidade dos custos de funcionamento não cobertos, desde que estejam reunidas as seguintes condições cumulativas:

a) *Contribuição para um objetivo de interesse comum claramente definido*: esta condição é preenchida, *designadamente,* se o auxílio permitir aumentar a mobilidade dos cidadãos da União e a conectividade das regiões, ou facilitar o desenvolvimento regional ([123]);

b) *Necessidade de intervenção do Estado*: o auxílio deve ser dirigido para situações em que possa criar uma melhoria substancial que o mercado, por si só, não pode ocasionar ([124]);

c) *Existência de um efeito de incentivo*: esta condição é preenchida se, na ausência do auxílio ao funcionamento, e tendo em conta a eventual presença do auxílio ao investimento e o nível de tráfego, o nível de atividade económica do aeroporto em causa viesse provavelmente a reduzir-se de uma forma considerável ([125]);

d) *Proporcionalidade do montante do auxílio (limitação do auxílio ao mínimo necessário):* para ser proporcionado, o auxílio ao funcionamento para aeroportos deve ser limitado ao mínimo necessário para a realização da atividade objeto do auxílio ([126]);

e) *Prevenção de efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais* ([127]).

a) ***Contribuição para um objetivo de interesse comum claramente definido***

(551) De acordo com a secção 5.1.2, alínea a), das Orientações relativas à aviação de 2014, para dar aos aeroportos tempo para se ajustarem às novas realidades do mercado e evitar perturbações no tráfego aéreo e na conectividade das regiões, o auxílio ao funcionamento para aeroportos será considerado como contribuindo para a realização de um objetivo de interesse comum, se: i) aumentar a mobilidade dos cidadãos da União e a conectividade das regiões, estabelecendo pontos de acesso para voos intra-União; ii) combater o congestionamento do tráfego aéreo nos principais aeroportos da União; ou iii) facilitar o desenvolvimento regional.

([123]) Pontos 137, 113 e 114 das Orientações relativas à aviação de 2014.
([124]) Pontos 137 e 116 das Orientações relativas à aviação de 2014.
([125]) Pontos 137 e 124 das Orientações relativas à aviação de 2014.
([126]) Pontos 137 e 125 das Orientações relativas à aviação de 2014.
([127]) Pontos 137 e 131 das Orientações relativas à aviação de 2014.

(552) À luz das considerações enunciadas nos considerandos 512 a 519, a Comissão considera que a prossecução do funcionamento do aeroporto de Frankfurt Hahn aumentou a mobilidade dos cidadãos da União e a conectividade das regiões ao estabelecer um ponto de acesso para voos intra-União na região de Hunsrück. Além disso, a prossecução do funcionamento do aeroporto facilitou o desenvolvimento regional da região de Hunsrück e a criação de novos postos de trabalho. Por outro lado, o funcionamento e desenvolvimento do aeroporto de Frankfurt Hahn serviu igualmente para descongestionar o aeroporto de Frankfurt Main.

(553) Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida em causa satisfaz um objetivo de interesse comum claramente definido.

b) ***Necessidade de intervenção estatal***

(554) De acordo com a 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 ser dirigido a uma situação em que possa criar uma melhoria substancial que o próprio mercado não pode ocasionar.

(555) A Comissão observa que o aeroporto de Frankfurt Hahn é um aeroporto regional, com cerca de 2,7 milhões de passageiros por ano, que registou, durante o período objeto de investigação, um crescimento significativo do número de passageiros (ver Quadro 1). Tem custos de funcionamento fixos elevados e, nas condições de mercado atuais, não é capaz de cobrir os seus próprios custos de funcionamento. Por conseguinte, existe a necessidade de intervenção estatal (ver ponto 89 das Orientações relativas à aviação de 2014).

c) ***Adequação das medidas de auxílio***

(556) Nos termos da secção 5.1.2, alínea c) das Orientações relativas à aviação de 2014, qualquer medida de auxílio a um aeroporto deve ser um instrumento político adequado para atingir o objetivo de interesse comum. O Estado-Membro deve, por conseguinte, demonstrar que nenhum outro instrumento político ou instrumento de auxílio que distorcesse menos a concorrência poderia ter permitido a consecução do mesmo objetivo.

(557) Segundo a Alemanha, as medidas de auxílio em causa são adequadas para atingir o objetivo de interesse comum prosseguido, que não teria sido atingido através de outro instrumento político que distorcesse menos a concorrência.

(558) Neste caso, o montante do auxílio correspondia às perdas de exploração não cobertas (ver Quadro 4) efetivamente suportadas e estava limitado ao mínimo necessário, uma vez que foi concedido apenas na extensão das perdas de exploração efetivamente suportadas. Nenhuma outra medida política permitiria ao aeroporto prosseguir o seu funcionamento. Por conseguinte, a compensação das perdas limita-se ao mínimo e não dá azo a quaisquer lucros.

(559) Tendo em conta os considerandos 557 e 558, a Comissão considera que as medidas em causa foram adequadas para atingir o objetivo de interesse comum prosseguido.

d) ***Existência de um efeito de incentivo***

(560) Nos termos da secção 5.1.2, alínea d) das Orientações relativas à aviação de 2014, o auxílio ao funcionamento tem um efeito de incentivo se for provável que, na ausência do auxílio ao funcionamento, o nível de atividade económica do aeroporto viesse a reduzir-se de uma forma considerável. É necessário que esta apreciação tome em consideração a presença de auxílios ao investimento e o nível de tráfego no aeroporto.

(561) Sem o auxílio, a escala das operações no aeroporto de Frankfurt Hahn seria gravemente afetada e reduzida, conduzindo eventualmente à saída do aeroporto do mercado devido a perdas de exploração não cobertas.

(562) Por conseguinte, a Comissão considera que as medidas de auxílio em causa tiveram um efeito de incentivo.

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

(563) Nos termos da secção 5.1.2, alínea e) das Orientações relativas à aviação de 2014, para ser proporcionado, o auxílio ao funcionamento para aeroportos deve limitar-se ao mínimo necessário para a realização da atividade objeto do auxílio.

(564) Neste caso, o montante do auxílio limitou-se à totalidade das perdas de exploração não cobertas, uma vez que compensou apenas os custos efetivamente suportados.

(565) Por conseguinte, a Comissão considera que o montante do auxílio ao funcionamento no caso em apreço foi proporcional e limitado ao mínimo necessário para a realização da atividade objeto do auxílio.

f) ***Prevenção de efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros***

(566) 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.

(567) Na zona de influência normal do aeroporto de Frankfurt Hahn (1 hora de viagem de automóvel ou uma distância de 100 quilómetros) não existem aeroportos explorados comercialmente. Mesmo que esta zona de influência normal fosse ainda mais alargada a outros aeroportos na proximidade do aeroporto de Frankfurt Hahn, tal como demonstrado nos considerandos 537 e 541, não existem quaisquer efeitos negativos indesejados sobre a concorrência entre os aeroportos situados na proximidade do aeroporto de Frankfurt Hahn (ou seja, os aeroportos de Frankfurt Main, do Luxemburgo e de Saarbrücken).

(568) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que quaisquer efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros devido ao auxílio ao funcionamento concedido a favor da FFHG são limitados ao mínimo necessário.

Conclusão

(569) À luz das considerações enunciadas nos considerandos 551 a 568, a Comissão conclui que as medidas são compatíveis com o mercado interno, com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado.

11. **CONCLUSÃO**

11.1. *FINANCIAMENTO DO AEROPORTO*

(570) ***Medida 1: PLTA de 2001:*** Atendendo às considerações enunciadas nos considerandos 291 a 302, a Comissão conclui que, na altura em que o PLTA de 2001 foi instituído, as autoridades públicas podiam considerar legitimamente que um PLTA para cobrir as perdas anuais da FFHG não constituía um auxílio estatal.

(571) ***Medida 2: Aumento de capital de 2001:*** O aumento de capital de 2001, de 27 milhões de EUR, realizado pela Fraport e pelo *Land* da Renânia-Palatinado, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(572) ***Medida 3: Aumento de capital de 2004 e Medida 4: PLTA de 2004:*** O aumento de capital de 2004 concedido pela Fraport e o PLTA de 2004 não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado. Mesmo que constituíssem um auxílio estatal, esse auxílio pode ser considerado compatível ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado.

(573) O aumento de capital de 2004, concedido pelos *Länder* da Renânia-Palatinado e de Hesse a favor da FFHG, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(574) ***Medida 5: Compensação da FFHG relativamente às operações abrangidas pela missão de serviço público (controlos de segurança) e Medida 6: Subvenções diretas do Land da Renânia-Palatinado:*** A Comissão considera que o financiamento público concedido à FFHG sob a forma de subvenções diretas concedidas após 12 de dezembro de 2000 constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(575) ***Medida 12: Aumento de capital:*** Na medida em que o aumento de capital se destina a financiar medidas relativas a infraestruturas a que, segundo a Alemanha, a FFHG tinha direito por decisão dos acionistas públicos de realizar esses investimentos, a Comissão considera que o aumento de capital deve ser apreciado no contexto do apoio público à FFHG. A este respeito, e à luz das considerações enunciadas na secção 8.1.1, a Comissão conclui que a FFHG exerceu uma atividade económica a partir da data do acórdão Aéroports de Paris (12 de dezembro de 2000) e constitui uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(576) Além disso, em conformidade com as considerações enunciadas nas secções 8.1.1, 8.1.3 e 8.1.4, que se aplicam igualmente a essa medida, a Comissão considera que a injeção de capital constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, uma vez que envolve recursos estatais, é imputável ao Estado e confere uma vantagem económica seletiva à FFHG que falseia ou ameaça falsear a concorrência e as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(577) Uma vez que as medidas já foram colocadas à disposição da FFHG ou foi concedido à FFHG, de forma irrevogável, o direito de receber os respetivos fundos, a Comissão considera que a Alemanha não respeitou a proibição do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado.

(578) Atendendo aos considerandos 512 a 545, a Comissão conclui que o auxílio ao investimento concedido ao aeroporto de Frankfurt Hahn é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, uma vez que cumpre as condições de compatibilidade estabelecidas no ponto 61 das Orientações relativas à aviação de 2005.

(579) À luz das considerações enunciadas nos considerandos 551 a 568, a Comissão conclui que as medidas são compatíveis com o mercado interno, com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado.

11.2. *ACORDOS COM A RYANAIR E A TABELA DE TAXAS AEROPORTUÁRIAS*

(580) ***Medidas 7, 9 e 10: Acordo Ryanair de 1999, 2002 e 2005:*** Após a análise dos acordos e das informações à disposição da FFHG no momento da celebração desses acordos, a Comissão considera que a FFHG poderia legitimamente esperar que os acordos contribuíssem para a rentabilidade do aeroporto de Frankfurt Hahn, na medida em que as receitas incrementais previstas eram superiores aos custos incrementais previstos. Deste modo, uma vez que os acordos cumpriram o princípio do operador numa economia de mercado, não concederam uma vantagem à Ryanair.

(581) ***Medidas 8 e 11: Tabela de taxas aeroportuárias de 2001 e 2006:*** Tendo em conta a análise da rentabilidade *ex ante* realizada pela FFHG, a Comissão considera que as tabelas de taxas aeroportuárias de 2001 e 2006 não conferem uma vantagem económica às companhias aéreas que estas não teriam obtido em condições normais de mercado.

(582) Dado que um dos critérios cumulativos nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado não se encontra preenchido, a Comissão considera que os acordos Ryanair de 1999, 2002 e 2005, entre o aeroporto de Frankfurt Hahn e a Ryanair, e as tabelas de taxas aeroportuárias de 2001 e 2006 não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

(583) A Comissão assinala que a Alemanha aceita a adoção da decisão apenas em língua inglesa,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. Os auxílios estatais, concedidos ilegalmente pela Alemanha em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, a favor da *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH*, entre 2001 e 2012, através de aumentos de capital em 2001 no montante de 27 milhões de EUR, aumentos de capital em 2004 no montante de 22 milhões de EUR e de subvenções diretas pelo *Land* da Renânia-Palatinado (na medida em que as referidas subvenções não estavam exclusivamente relacionadas com atividades relativas a missões de serviço público e não abrangiam investimentos decididos irrevogavelmente antes de 12 de dezembro de 2000) são compatíveis com o mercado interno.

2. O aumento de capital em 2004 pela *Fraport AG* e o acordo de transferência de lucros e perdas de 2004 não constituem auxílios na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

Artigo 2.º

1. O acordo entre a *Ryanair* e a *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH*, que entrou em vigor em 1 de abril de 1999, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

2. O acordo entre a *Ryanair* e a *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH*, de 14 de fevereiro de 2002, não constitui um auxílio da aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

3. O «*Acordo Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Entrega das aeronaves 6 a 18 — de 2005 a 2012*», de 4 de novembro de 2005, não constitui um auxílio na aceção do Artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

Artigo 3.º

As tabelas de taxas aeroportuárias, que entraram em vigor em 1 de outubro de 2001 e em 1 de junho de 2006, não constituem auxílios na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

Artigo 4.º

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

Feito em Bruxelas, em 1 de outubro de 2014.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente