II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA (UE) 2017/2336 A COMISIEI

din 7 februarie 2017

SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) și SA.31149 (2012/C) – Germania un presupus ajutor de stat acordat companiei aeriene Flughafen Lübeck GmbH, întreprinderii Infratil Limited, companiei aeriene Ryanair și altor companii aeriene care utilizează aeroportul

[notificată cu numărul C(2017) 602]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

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

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ([2]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. **PROCEDURA**

1.1. *PROCEDURA SA.21877*

(1) În 2002, 2003, 2004, 2005 și 2006, Comisia a primit mai multe plângeri din partea companiei aeriene Air Berlin, un ONG de mediu (Bund Umwelt und Naturschutz) și de la cetățeni cu privire la un presupus ajutor de stat acordat companiei aeriene Flughafen Lübeck GmbH (denumită în continuare „FLG"), întreprinderii Infratil Limited (denumită în continuare „Infratil") ([3]) și companiei aeriene Ryanair ([4]).

(2) La 7 noiembrie 2005, Comisia a solicitat informații din partea Germaniei, pe care aceasta le-a furnizat la 7 februarie 2006. Au fost solicitate informații suplimentare prin scrisoarea din 22 martie 2006, la care Germania a răspuns la 12 iunie 2006. La 14 octombrie și 4 decembrie 2006 au avut loc reuniuni între serviciile Comisiei, Infratil, acționarul majoritar al companiei care operează aeroportul, și orașul hanseatic Lübeck („Hansestadt Lübeck"). În urma acestor reuniuni, Infratil a pus la dispoziție informații suplimentare prin poșta electronică și fax la 16 și 31 octombrie 2006, la 6 noiembrie 2006, precum și la 4, 6 și 21 decembrie 2006.

([1]) JO C 287, 29.11.2007, p. 27.
([2]) JO C 295, 7.12.2007, p. 29 și JO C 241, 10.8.2012, p. 56.
([3]) *Infratil* este o societate de investiții în infrastructură cu sediul în Noua Zeelandă, care investește în energie, în sectorul aeroportuar și al transportului public. Aceasta a deținut și a operat în special următoarele aeroporturi: aeroportul Wellington International, Noua Zeelandă; Glasgow Prestwick Airport și Kent International Airport, Regatul Unit. Între timp, aceasta a renunțat la investițiile în aeroporturile europene.
([4]) *Ryanair* este o companie aeriană irlandeză și membră a European Low Fares Airlines Association. Activitatea companiei aeriene era legată de aeroporturi regionale secundare. Compania aeriană operează în prezent aproximativ 160 de destinații europene. Ryanair a avut o flotă omogenă formată din 272 de aeronave Boeing 737-800 cu 189 de locuri. În 2007, când a fost luată decizia de inițiere a procedurii, Ryanair opera 23 de zboruri pe săptămână, de pe aeroportul din Lübeck spre 5 destinații europene, și anume Londra-Stansted din Regatul Unit, Mailand-Bergamo și Pisa din Italia, Palma de Mallorca din Spania și Stockholm-Skavsta din Suedia.

(3) Prin scrisoarea din 18 ianuarie 2007, Germania a solicitat Comisiei să suspende investigarea preliminară a dosarului. Într-o scrisoare din 2 mai 2007, Comisia a refuzat solicitarea.

(4) La 24 aprilie 2007, Germania a trimis Comisiei observații suplimentare. La 21 iunie 2007 a avut loc o întâlnire între Germania și serviciile Comisiei.

(5) Prin scrisoarea din data de 10 iulie 2007, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE cu privire la finanțarea aeroportului Lübeck, relațiile financiare dintre Hansestadt Lübeck și Infratil, precum și relațiile financiare ale aeroportului cu Ryanair („decizia de inițiere a procedurii din 2007"). Procedura oficială de investigare a fost înregistrată cu numărul de caz SA.21877 (C 24/2007).

(6) La 24 octombrie 2007 a fost adoptată o rectificare la decizia de inițiere a procedurii din 2007.

(7) Decizia de inițiere a procedurii din 2007 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([1]) la 29 noiembrie 2007. Rectificarea a fost publicată la 7 decembrie 2007 ([2]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile în cauză în termen de o lună de la data publicării.

(8) Comisia a primit observații din partea Ryanair, Air Berlin, Infratil, FLG, a două ONG-uri ([3]), a Camerei de Comerț și Industrie din Lübeck (denumită în continuare „IHK Lübeck") ([4]), a asociației companiilor aeriene germane (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, denumită în continuare „BDF") și a persoanelor fizice ([5]). Germania a răspuns la observațiile respective la 17 aprilie 2008.

(9) Ecorys, consultantul independent al Comisiei, a solicitat Germaniei informații la 24 iulie 2008 pentru a întocmi un raport pe această temă. La 1 august 2008, Germania s-a adresat Comisiei pentru a contesta dreptul Ecorys de a obține informații și documente. La 8 august 2008, Comisia a răspuns confirmând că, în această chestiune, competențele Comisiei sunt extinse la Ecorys. În consecință, la 18 septembrie 2008 au fost obținute informațiile solicitate.

(10) La 16 aprilie 2009, Comisia a solicitat Germaniei informații suplimentare. Germania a solicitat o prelungire a termenului pentru 21 aprilie 2009 și, din nou, pentru 7 iulie 2009. Informațiile solicitate au fost prezentate la 30 octombrie 2009. La 29 octombrie 2009, Comisia a solicitat informații suplimentare care au fost furnizate de către Germania la 16 decembrie 2009.

(11) La 17 octombrie 2010, Comisia a primit informații din partea Air Berlin.

(12) Prin scrisoarea din 28 martie 2011, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea Germaniei. Germania a solicitat o prelungire a termenului la 15 aprilie 2011. La 20 aprilie 2011, Comisia a aprobat solicitarea de prelungire adresată de către Germania. La 21 aprilie 2011, Germania a solicitat o prelungire suplimentară a termenului, care a fost acordată de către Comisie la 27 aprilie 2011. Germania a prezentat prima parte a informațiilor solicitate la 16 mai 2011. Într-o scrisoare din 20 mai 2011, Comisia a considerat că informațiile prezentate sunt incomplete și a solicitat informațiile rămase. Germania s-a opus acestei solicitări într-o scrisoare din 7 iunie 2011. Comisia a răspuns la 15 iunie 2011, solicitând informațiile care lipseau.

(13) La 8 aprilie 2011, Comisia a trimis un chestionar companiei Ryanair. Comisia a primit răspunsurile până la data de 4 iulie 2011. La 18 iulie 2011, Comisia a transmis aceste observații Germaniei, împreună cu invitația de a transmite observații până la 18 august 2011. La 8 august 2011, Comisia a transmis Germaniei o versiune tradusă a observațiilor companiei aeriene Ryanair, amânând posibilitatea Germaniei de a prezenta observații până la 9 septembrie 2011. În cele din urmă, Germania a trimis observațiile sale Comisiei la 8 septembrie 2011. La 7 februarie 2012, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea Ryanair cu privire la studiul Oxera, acestea fiind prezentate de Ryanair la 4 iulie 2011. La 13 februarie 2012, Ryanair a solicitat o prelungire a termenului de răspuns. La 16 februarie 2012, Oxera a solicitat Comisiei clarificări cu privire la una dintre întrebările adresate. Comisia a transmis clarificările la 17 februarie 2012. Ryanair și-a prezentat observațiile la 13 aprilie 2012. Aceste observații au fost transmise Germaniei la 27 iunie 2012 de către Comisie. Germania a comentat declarațiile companiei aeriene Ryanair într-o scrisoare din data de 10 septembrie 2012.

([1]) JO C 287, 29.11.2007, p. 27.
([2]) JO C 295, 7.12.2007, p. 29.
([3]) Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung Groß Grönau eV și Check-in Lübeck e.V.
([4]) Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK).
([5]) Peter C. Klanowski și Horst Conrad.

(14) Raportul final al Ecorys din 29 martie 2011 a fost trimis Germaniei la 29 iunie 2011, aceasta din urmă fiind invitată să prezinte observații. La 24 august 2011, o traducere a raportului a fost transmisă Germaniei, aceasta fiind invitată să prezinte observații până la 26 septembrie 2011. Germania și-a prezentat observațiile la 10 octombrie 2011.

(15) La 30 iunie 2011, Germania a trimis a doua parte a informațiilor solicitate de către Comisie. La data de 29 iunie 2011, Germania a răspuns la scrisoarea Comisiei din 15 iunie 2011. La 5 iulie 2011, Comisia a solicitat Germaniei să trimită informațiile care lipseau. La 15 iulie 2011, Germania a transmis informațiile care lipseau.

(16) La 4 iulie 2011, Ryanair a transmis observațiile sale Comisiei, care le-a înaintat Germaniei la 8 august 2011. Germania a comentat aceste declarații la 8 octombrie 2011.

(17) Comisia a solicitat Germaniei informații suplimentare la 20 februarie 2012. La 19 martie 2012, Germania a solicitat o prelungire a termenului de prezentare a informațiilor până la 17 aprilie 2012. Solicitarea a fost acceptată de către Comisie la 21 martie 2012. Germania a răspuns la întrebările Comisiei din 24 februarie 2012 prin scrisoarea din 17 aprilie 2012. La 18 aprilie 2012, Comisia a solicitat Germaniei să trimită informațiile care lipseau până la 28 aprilie 2012, fără posibilitatea de prelungire. În plus, Comisia a subliniat că, în caz de neconformare, va fi emis un ordin de furnizare a informațiilor în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ([1]). La 2 mai 2012 a avut loc o reuniune între Comisie și Germania. La 3 mai 2012, Comisia a fost de acord cu o prelungire până la 11 mai 2012. În scrisoarea din 7 mai 2012, Germania a evidențiat unele erori procedurale comise de către Comisie și a refuzat să prezinte informații suplimentare.

(18) Prin scrisoarea din 10 aprilie 2013, Ryanair a trimis Comisiei un raport privind abordarea de către Oxera a principiului operatorului economic privat în economia de piață („principiul operatorului economic privat în economia de piață"). Raportul a fost trimis Germaniei la 3 mai 2013. La 20 decembrie 2013, Ryanair a transmis declarații suplimentare Comisiei.

(19) Printr-o scrisoare din 24 februarie 2014, Comisia a invitat Ryanair să prezinte observații cu privire la aplicarea orientărilor din 2014 privind sectorul aviației ([2]). La 21 martie 2014, Comisia a invitat Infratil să prezinte observații cu privire la orientările din 2014 privind sectorul aviației. La 15 aprilie 2014 a fost publicată în Jurnalul Oficial o invitație oficială adresată tuturor părților interesate pentru a prezenta observații cu privire la Orientările din 2014 privind sectorul aviației ([3]). Germania și-a prezentat observațiile la 12 mai 2014. Observații suplimentare au fost transmise de către Air Berlin, Infratil și *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV* („SGF") ([4]).

1.2. *PROCEDURILE ÎN CAZURILE SA.27585 ȘI SA.31149*

(20) La 28 ianuarie 2009, SGF trimis o plângere cu privire la cazul SA.21877. Aceasta a fost înregistrată cu numărul de caz privind un ajutor de stat CP 31/2009 (SA.27585).

(21) Prin scrisoarea din 5 februarie 2009, Comisia a solicitat Germaniei informații cu privire la rapoartele de presă referitoare la aeroportul din Lübeck. Germania a răspuns prin scrisorile din 5 și 12 martie 2009.

(22) Prin scrisoarea din 16 aprilie 2009, Comisia a solicitat Germaniei informații suplimentare. Germania a răspuns la 9 iulie 2009.

(23) La 22 și 30 iunie 2010, SGF a depus o plângere suplimentară, susținând că Germania a acordat în continuare ajutoare de stat ilegale în favoarea FLG și Infratil. Această plângere a fost înregistrată cu numărul de caz privind un ajutor de stat CP 162/2010 (SA.31149).

(24) Prin scrisoarea din 7 iulie 2010, Comisia a transmis plângerea respectivă Germaniei și a solicitat informații. Prin scrisoarea din 13 iulie 2010, Germania a solicitat o prelungire a termenului. Comisia a acceptat solicitarea prin scrisoarea din 14 octombrie 2010.

([1]) Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).
([2]) Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).
([3]) JO C 113, 15.4.2014, p. 30.
([4]) Aceasta este o organizație neguvernamentală înregistrată în conformitate cu Directiva 2003/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 de instituire a participării publicului la elaborarea anumitor planuri și programe privind mediul și de modificare a Directivelor 85/337/CEE și 96/61/CE ale Consiliului în ceea ce privește participarea publicului și accesul la justiție (JO L 156, 25.6.2003, p. 17).

(25) Prin scrisoarea din 28 martie 2011, Comisia a solicitat Germaniei informații suplimentare. Prin scrisoarea din 8 aprilie 2011, Comisia a solicitat companiei Ryanair informații cu privire la acordurile sale cu FLG.

(26) Germania a solicitat o prelungire a termenului până la 15 iulie 2011. Prin scrisoarea din 20 aprilie 2011, Comisia a invitat Germania să răspundă la întrebări legate de plângerile în cauză până la 28 aprilie 2011. Prin scrisoarea din 21 aprilie 2011, Germania a solicitat o nouă prelungire a termenului. Prin scrisoarea din 27 aprilie 2011, Comisia a acceptat prelungirea termenului până la 16 mai 2011. Germania a transmis informații la 16 mai 2011.

(27) La 20 mai 2011, Comisia a trimis o atenționare în temeiul articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999, menționând că informațiile transmise sunt incomplete. Termenul stabilit pentru răspuns a fost 7 iunie 2011. Germania a răspuns prin scrisoarea din 7 iunie 2011, respingând faptul că scrisoarea din 20 mai 2011 constituie o atenționare în sensul definiției din Regulamentul (CE) nr. 659/1999, întrucât se pare că două dintre întrebări au fost reformulate și, în opinia lor, una din întrebări era nouă.

(28) Prin scrisoarea din 15 iunie 2011, Comisia a trimis Germaniei o a doua atenționare în temeiul articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999, oferindu-i acesteia posibilitatea de prezenta informații până la 29 iunie 2011. În caz de nerespectare a respectivei atenționări, Comisia va avea în vedere emiterea unui ordin de furnizare a informațiilor. Germania a răspuns la unele dintre întrebări prin scrisoarea din 29 iunie 2011 și a informat Comisia că răspunsurile la întrebările rămase vor fi furnizate în cursul lunii iulie 2011.

(29) Prin scrisoarea din 4 iulie 2011, Comisia a primit informații suplimentare din partea companiei Ryanair.

(30) Prin scrisoarea din 5 iulie 2011, Comisia a trimis Germaniei o a treia atenționare în temeiul articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999, oferindu-i acesteia posibilitatea de prezenta informații cu privire la întrebările rămase până la 15 iulie 2011. Germania a răspuns prin scrisoarea din 15 iulie 2011.

(31) Prin scrisoarea din 18 iulie 2011, Comisia a transmis Germaniei informațiile prezentate de Ryanair la 4 iulie 2011, împreună cu invitația de a prezenta observații. Germania a solicitat o traducere în limba germană a informațiilor prezentate de Ryanair. Prin scrisoarea din 8 august 2011, Comisia a trimis Germaniei versiunea în limba germană a informațiilor respective.

(32) Prin scrisoarea din 8 septembrie 2011, Germania a prezentat observații cu privire la informațiile prezentate de Ryanair. La 7 februarie 2012, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea Ryanair cu privire la studiul realizat de Oxera. La 13 februarie 2012, Ryanair a solicitat o prelungire a termenului de răspuns. La 16 februarie 2012 au fost solicitate clarificări cu privire la una dintre întrebările adresate de către Comisie. Aceste clarificări au fost furnizat de către Comisie la 17 februarie 2012.

(33) Prin scrisoarea din data de 22 februarie 2012, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE cu privire la un posibil ajutor de stat acordat în favoarea Infratil, FLG, Ryanair și a altor companii aeriene care operează zboruri de pe aeroportul Lübeck, („decizia de inițiere a procedurii din 2012”) ([1]). În răspunsul său, Germania a solicitat Comisiei, printr-o scrisoare din 14 martie 2012, să ascundă anumite informații cuprinse în decizia de inițiere a procedurii din 2012. Comisia a acceptat parțial solicitarea printr-o scrisoare din 20 martie 2012, explicând că nu poate fi de acord cu ocultarea anumitor informații. În continuare, Germania a contestat poziția Comisiei Europene cu privire la confidențialitate într-o scrisoare din 3 aprilie 2012. La 25 aprilie 2012 Comisia a trimis Germaniei o scrisoare cu privire la această chestiune, prezentând o altă versiune a deciziei de inițiere a procedurii din 2012 și oferind argumente suplimentare.

(34) La 2 martie 2012, Ryanair a transmis Comisiei o solicitare, întrebând dacă este posibilă revizuirea deciziei de inițiere a procedurii din 2012, înainte de publicare, pentru a evita publicarea de informații confidențiale. Comisia Europeană a răspuns la 6 martie 2012, subliniind că este de competența statului membru de a prezenta astfel de informații companiei Ryanair. După mai multe schimburi de informații între Ryanair, Comisie și Germania, Ryanair a prezentat o listă de solicitări de eliminare a informațiilor confidențiale și, în plus, a criticat unele aspecte procedurale la 27 aprilie 2012. În plus, la 30 aprilie 2012, Germania a transmis Comisiei solicitări suplimentare din partea Ryanair cu privire la ocultarea anumitor informații. La 29 iunie 2012, a fost transmită companiei Ryanair versiunea cu informații ocultate a deciziei de inițiere a procedurii din 2012.

(35) Conform solicitării Comisiei din 7 februarie 2012, Ryanair a prezentat observații prin scrisoarea din 13 aprilie 2012. Comisia a înaintat observațiile respective Germaniei la 27 iunie 2012. Germania a comentat declarațiile companiei aeriene Ryanair într-o scrisoare din data de 10 septembrie 2012.

([1]) Înainte de inițierea procedurii, măsurile au fost investigate în cazurile CP 31/2009 (SA.27585) și CP 162/2010 (SA.31149).

(36) Prin scrisoarea din 24 februarie 2012, Comisia a solicitat Germaniei să furnizeze mai multe informații cu privire la cazurile respective în termen de 20 de zile. La 19 martie 2012, Germania a solicitat o prelungire a termenului până la 20 aprilie 2012. Printr-o scrisoare din data de 21 martie 2012, Comisia a fost de acord cu prelungirea termenului până la 17 aprilie 2012. Germania a prezentat informațiile solicitate la 17 aprilie 2012. Prin scrisoarea din 18 aprilie 2012, Comisia a afirmat că informațiile prezentate de Germania sunt incomplete și a solicitat prezentarea informațiilor care lipsesc până la data de 28 aprilie 2012. Comisia a adăugat că, în caz de neconformare, va fi emis un ordin de furnizare a informațiilor în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului. La 3 mai 2012, Comisia a adresat Germaniei o nouă scrisoare, îndemnând-o să prezinte informațiile care lipseau până la 11 mai 2012.

(37) La 14 mai 2012, Germania a prezentat Comisiei observații privind decizia de inițiere a procedurii din 2012.

(38) Decizia de inițiere a procedurii din 2012 a fost publicată la 10 august 2012 în Jurnalul Oficial ([1]). Tuturor părților interesate li s-a oferit posibilitatea de a prezenta observații cu privire la decizie în termen de o lună. Prin două scrisori din 16 și 22 august 2012, Ryanair a solicitat o prelungire a termenului până la 24 septembrie 2012. La 24 august 2012, Wizz Air a solicitat o prelungire până la 24 septembrie 2012. La 31 august 2012, Infratil a solicitat o prelungire până la 10 octombrie 2012. La 5 septembrie 2012, Hansestadt Lübeck și FLG au solicitat Comisiei să prelungească termenul până la 10 octombrie 2012. La 7 septembrie 2012, Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen (denumită în continuare „ADV") ([2]) a solicitat o prelungire a termenului până la 10 octombrie 2012. În aceeași zi, Comisia a acceptat solicitările de prelungire ale Ryanair, Wizz Air, ADV, Hansestadt Lübeck, FLG și Infratil.

(39) La 9 septembrie 2012, Pro Airport Lübeck e.V. și-a prezentat observațiile.

(40) La 10 septembrie 2012, Flughafen Hamburg GmbH (denumit în continuare „Aeroportul Hamburg") și Landesregierung (guvernul) din Schleswig-Holstein au solicitat Comisiei să prelungească termenul de prezentare a observațiilor până la 10 octombrie 2012. Comisia a fost de acord cu prelungirea în ziua următoare. La 10 septembrie 2012, SGF a transmis Comisiei observațiile sale.

(41) La 24 septembrie 2012, Ryanair a prezentat Comisiei observațiile sale, inclusiv un raport întocmit de Oxera. Hansestadt Lübeck a transmis Comisiei observațiile sale prin scrisoarea din data de 8 octombrie 2012. La 10 octombrie 2012, ADV, FLG, Infratil și Wizz Air au prezentat Comisiei observații, inclusiv un raport întocmit de Oxera. În aceeași zi, Ryanair a transmis, alături de informații, mai multe rapoarte întocmite de Oxera.

(42) La 3 mai 2014, Comisia a transmis Germaniei versiunile neconfidențiale ale rapoartelor Oxera, invitând-o pe aceasta să prezinte observații.

(43) La 15 mai 2013, precum și la 17 și 31 ianuarie 2014, Ryanair a prezentat informații suplimentare.

(44) Prin scrisoarea din 11 februarie 2013, Comisia a solicitat Germaniei să prezinte toate contractele legate de privatizarea aeroportului din Lübeck, în termen de 20 de zile. O astfel de divulgare i-a fost refuzată Comisiei într-o scrisoare din 28 februarie 2014, deoarece procesul de privatizare a aeroportului din Lübeck nu făcea parte din procedura actuală. În urma consultărilor dintre Comisie și Germania, Germania a trimis detalii despre privatizarea aeroportului din Lübeck într-o scrisoare din data de 13 martie 2014.

(45) La 24 februarie 2013 și 17 martie 2014 Comisia a informat Germania cu privire la introducerea Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației și la relevanța acestora în cadrul procedurii în desfășurare, invitând Germania să își prezinte observațiile. Ca răspuns, Germania a transmis informații la 27 martie 2014. Wizz Air a trimis informații suplimentare printr-o scrisoare din 30 aprilie 2014, iar Germania la 12 mai 2014.

(46) Prin scrisorile din data de 2, 12 și 26 septembrie 2014, Ryanair a prezentat rapoarte suplimentare întocmite de Oxera cu privire la recenta abordare a principiului operatorului economic privat în economia de piață de către Comisie.

1.3. *PROCEDURA COMUNĂ PRIVIND CAZURILE SA.21877, SA.27585 ȘI SA.31149*

(47) Comisia a conexat procedurile SA.21877, SA.27585 și SA.31149 în 2014.

(48) Prin scrisoarea din 30 septembrie 2014, Comisia a solicitat Germaniei informații suplimentare.

([1]) JO C 241, 10.8.2012, p. 56.
([2]) Asociația federală pentru aeroporturi comerciale germane (Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen).

(49) La 6 octombrie 2014, Germania a solicitat Comisiei să prelungească termenul pentru prezentarea informațiilor solicitate până la 30 noiembrie 2014. Comisia a acordat o prelungire a termenului până la 17 noiembrie 2014. La 21 noiembrie 2014, Comisia a transmis Germaniei o atenționare, îndemnând-o să prezinte informațiile care lipseau, până la 3 decembrie 2014. Comisia a precizat că, în caz de nerespectare a atenționării respective va fi emis un ordin de furnizare a informațiilor în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999. Germania a prezentat informațiile solicitate la 3 decembrie 2014. În urma unei teleconferințe care a avut loc la 18 decembrie 2014, Germania a transmis informații suplimentare la 12 și, respectiv, 14 ianuarie 2015.

(50) Prin e-mailul din data de 26 ianuarie 2015, 9 februarie 2015 și 27 februarie 2015, Comisia a primit informații din partea companiei Ryanair.

(51) La 30 ianuarie 2015, Air Berlin și-a exprimat interesul față de o decizie a Comisiei cu privire la un presupus ajutor de stat acordat companiei aeriene Ryanair.

(52) Într-o scrisoare din data de 23 martie 2015, Comisia a prezentat observații suplimentare din partea unor terți, invitând Germania să prezinte observații. Germania a răspuns la 9 aprilie 2015, transmițând observațiile sale cu privire la informațiile terților.

(53) Printr-un e-mail din 20 aprilie 2015, Comisia a solicitat informații suplimentare cu privire la Yasmina Flughafen-management GmbH (denumită în continuare „Yasmina") ([1]), operatorul aeroportului din Lübeck în 2013 și 2014. La 4 mai 2015, Germaniei i-au fost transmise întrebări suplimentare cu privire la prețul opțiunii „put" plătit de Infratil.

(54) La 5 mai 2015 Hansestadt Lübeck a trimis o scrisoare cu răspunsuri la întrebările despre Yasmina. Prin scrisoarea din 11 mai 2015, Germania a răspuns solicitării Comisiei de a transmite mai multe informații privind prețul opțiunii „put".

(55) La 13 mai 2015, Comisia a adresat companiei Oxera o întrebare cu privire la presupusul ajutor de stat acordat pentru costurile de dejivrare. În răspunsul său, Oxera a prezentat un raport cu privire la degivrare la 18 mai 2015.

(56) Într-un e-mail din data de 22 mai 2015, Comisia a solicitat companiei Oxera clarificări privind rapoartele sale din septembrie 2014 și februarie 2015 cu privire la rentabilitatea scrisorilor de însoțire din 2010 dintre Ryanair și FLG. Comisia a primit un răspuns la 28 mai 2015.

(57) La 23 iunie 2015, Comisia a adresat Germaniei întrebări suplimentare. Răspunsurile au fost primite la 25 iunie și 3 iulie 2015. La 29 iunie 2015, Comisia a transmis Germaniei informații suplimentare la care s-au primit răspunsuri într-o scrisoare din data de 24 iulie 2015.

(58) La 3 iulie 2015, Ryanair a transmis Comisiei o notă explicativă din partea companiei Oxera.

(59) La 4 august 2015, Comisia a adresat Germaniei întrebări suplimentare. Răspunsurile au fost primite la 10 septembrie 2015.

(60) La 30 noiembrie 2015, Ryanair a transmis Comisiei o altă notă din partea companiei Oxera, care abordează problema evaluărilor din punctul de vedere al principiului operatorului economic privat în economia de piață cu privire la acordurile dintre aeroport și companii aeriene în contextul rentabilității globale a aeroportului. Hansestadt Lübeck a prezentat informații suplimentare la 20 ianuarie 2016, iar Germania la 19 februarie 2016.

1.4. *ATACAREA DECIZIEI DE INIȚIERE A PROCEDURII DIN 2012 PRIVIND REGULAMENTUL REFERITOR LA TARIFELE DE AEROPORT*

(61) Hansestadt Lübeck a solicitat anularea parțială a deciziei de inițiere a procedurii din 2012. Tribunalul a anulat decizia de inițiere a procedurii din 2012 privind regulamentul referitor la tarifele de aeroport, în cazul aeroportului din Lübeck, care a fost adoptat în 2006 („regulamentul din 2006 referitor la tarife") ([2]). Comisia a formulat recurs împotriva acestei hotărâri în fața Curții de Justiție, care a confirmat hotărârea Tribunalului ([3]). Prin urmare, decizia de inițiere a procedurii din 2012 a fost anulată definitiv în ceea ce privește regulamentul din 2006 referitor la tarifele de aeroport. Prin urmare, regulamentul din 2006 referitor la tarifele de aeroport nu va fi analizat în prezenta decizie.

([1]) Yasmina era o filială deținută în proporție de 100 % de 3 Y Logistic und Projektbetreuung GmbH (denumită în continuare „3Y"), o societate de investiții deținută de o persoană fizică, și anume Adel Mohamed Saleh M. Alghanmi din Arabia Saudită. Yasmina a fost înființată în scopul de a achiziționa și a opera aeroportul din Lübeck.

([2]) Cauza T-461/12, Hansestadt Lübeck/Comisia Europeană, ECLI:EU:T:2014:758.

([3]) Cauza C-524/14 P, Comisia/Hansestadt Lübeck, ECLI:EU:C:2016:971.

2. DESCRIERE DETALIATĂ A MĂSURILOR

2.1. *CADRUL INVESTIGAȚIEI ȘI CONTEXTUL MĂSURILOR*

2.1.1. ***Zona de deservire, dezvoltarea politicii privind pasagerii și companii aeriene care deservesc aeroportul***

(62) Aeroportul din Lübeck este situat la aproximativ 73 de kilometri de orașul Hamburg, în landul Schleswig-Holstein, Germania.

(63) Aeroportul ca atare își definește zona de deservire ca fiind zona metropolitană a orașului Hamburg și Öresund (Greater Kopenhagen/Malmö). Această regiune ar putea fi deservită de către următoarele aeroporturi:

— aeroportul din Hamburg (aflat la aproximativ 78 de kilometri distanță de aeroportul din Lübeck, la aproximativ 65 de minute de mers cu mașina),

— aeroportul din Rostock (aflat la aproximativ 134 de kilometri distanță de aeroportul din Lübeck, la aproximativ 1 oră și 19 minute de mers cu mașina),

— aeroportul din Bremen (aflat la aproximativ 185 de kilometri distanță de aeroportul din Lübeck, la aproximativ 1 oră și 56 de minute de mers cu mașina),

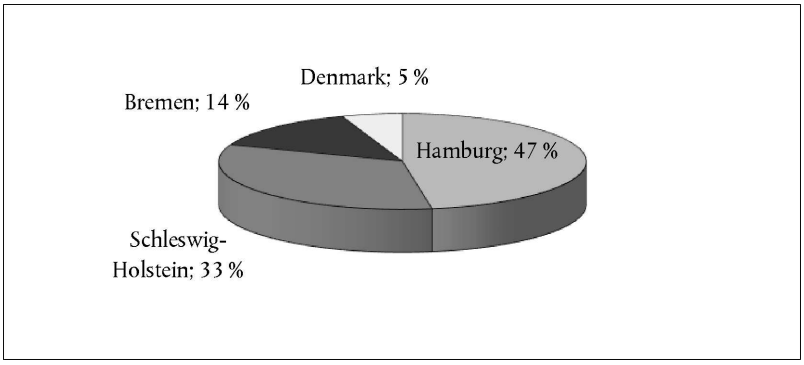
— aeroportul din Hanovra (aflat la aproximativ 208 kilometri distanță de aeroportul din Lübeck, la aproximativ 2 ore și 8 minute de mers cu mașina), și

— aeroportul din Copenhaga (aflat la aproximativ 280 de kilometri distanță de aeroportul din Lübeck, la aproximativ 3 ore de mers cu mașina și feribotul),

(64) Conform unui studiu de piață realizat de către aeroport în 2009, majoritatea pasagerilor (din străinătate) de pe aeroportul din Lübeck au provenit din Hamburg (adică 47,20 %). Aeroportul a estimat o creștere a numărului de pasageri danezi care pleacă în străinătate după finalizarea legăturii fixe, pe centura Fehmarn, între Germania și Danemarca. Figura 1 sintetizează originea pasagerilor de pe aeroportul din Lübeck.

Figura 1

Originea pasagerilor care pleacă în străinătate de pe aeroportul din Lübeck (studiu de piață, 2009)



(65) Traficul de pasageri de pe aeroport a crescut de la 48 652 în 1999 la 546 146 în 2010 (a se vedea tabelul 1). Aeroportul a estimat o creștere a numărului său de pasageri la 2,2 milioane până în 2015. Însă această evoluție nu s-a concretizat.

Tabelul 1

Evoluția numărului de pasageri pe aeroportul din Lübeck în perioada 1999-2013 [1]

Anul	Număr de pasageri
1999	48 652
2000	142 586
2001	192 726
2002	244 768
2003	514 560

Anul	Număr de pasageri
2004	578 475
2005	710 788
2006	677 638
2007	612 858
2008	544 339
2009	697 559
2010	546 146
2011	344 068
2012	359 974
2013	367 252

([1]) A se vedea site-ul aeroportului din Lübeck http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (situația: 22 mai 2015).

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

2.1.2. ***Dreptul de proprietate asupra aeroportului***

(67) Aeroportul din Lübeck a fost operat inițial de *FLG*, care era o societate cu răspundere limitată. Hansestadt Lübeck deține în continuare dreptul de proprietate asupra unor elemente ale infrastructurii aeroportuare și asupra terenului. FLG ar putea exploata infrastructura aeroportuară pe baza unui contract de închiriere. Dreptul de proprietate al FLG a suferit mai multe modificări în ultimii ani. Până la 30 noiembrie 2005, unicul acționar al FLG era Hansestadt Lübeck, care deținea 100 % din acțiuni. La 1 decembrie 2005, în cadrul „acordului de participare din 2005" (Beteiligungsvertrag), Hansestadt Lübeck a vândut către Infratil 90 % dintre acțiunile sale deținute în FLG. Hansestadt Lübeck a păstrat în continuare restul de 10 % în calitate de acționar majoritar. Acordul de participare din 2005 a inclus o serie de condiții și opțiuni „put"/„call" pentru ambele părți (pentru mai multe detalii, a se vedea secțiunea 2.3.1).

(68) Pentru a împiedica exercitarea de către Infratil a opțiunii sale „put", în 2009 a fost semnat un acord adițional (Ergänzungsvereinbarung 2009) între Hansestadt Lübeck și Infratil. În conformitate cu acordul adițional din 2009, Infratil a fost nevoit să opereze în continuare aeroportul până în octombrie 2009, primind în schimb compensații pentru anumite costuri (a se vedea tabelul 3).

(69) La sfârșitul anului 2009, Infratil și-a exercitat opțiunea „put" și și-a vândut acțiunile companiei Hansestadt Lübeck.

(70) Începând din noiembrie 2009, Hansestadt Lübeck a fost din nou proprietarul unic al FLG (deținând acțiuni în proporție de 100 %). În noiembrie 2009, Consiliul Local din Lübeck („*Bürgerschaft*") ([1]) a decis că ar trebui să se găsească un nou investitor privat pentru FLG până la sfârșitul lunii februarie 2010 și că aeroportul nu ar trebui să mai primească fonduri.

(71) La data de 25 aprilie 2010, cetățenii Hansestadt Lübeck au decis prin vot public să asigure supraviețuirea aeroportului din Lübeck. Hansestadt Lübeck a considerat că, în vederea privatizării aeroportului, sunt necesare investiții suplimentare pentru îmbunătățirea infrastructurii aeroportuare.

(72) La 16 august 2012, Hansestadt Lübeck a publicat o invitație de participare la procedura de ofertare în suplimentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]), referitor la vânzarea aeroportului din Lübeck. Până la 24 septembrie 2012, au fost depuse șapte scrisori de exprimare a interesului. Până la 15 octombrie 2012, cinci

([1]) Bürgerschaft de Hansestadt Lübeck este format din reprezentanți ai cetățenilor din oraș.
([2]) JO 2012/S 156-261107 din 16 august 2012 (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EN:HTML&tabId=1).

părți au depus oferte orientative și revocabile. Până la 20 noiembrie 2012, trei părți au depus oferte irevocabile și definitive. A fost realizată o comparație între cele trei oferte. Aceasta a inclus un sistem de alocare de puncte, ținându-se cont atât de oferta financiară, cât și de planurile de afaceri și de dezvoltare respective. Oferta depusă de 3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH din Frankfurt (denumită în continuare „3Y"), care avea în vedere o *tranzacție privind active,* a fost, de departe, cea mai avantajoasă. 3Y era societatea holding a Yasmina, o societate cu răspundere limitată înființată cu scopul de a achiziționa și a opera aeroportul din Lübeck. La 29 noiembrie 2012, *Bürgerschaft* din Lübeck a convenit asupra condițiilor și a vânzării. Contractul de vânzare-cumpărare a fost semnat la 14 decembrie 2012 și a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2013. Yasmina a achiziționat o parte din activele FLG. Activele care nu au fost vândute societății Yasmina au fost transferate către Hansestadt Lübeck prin fuzionarea FLG cu Hansestadt Lübeck (în limba germană „Verschmelzung"). Prin urmare, FLG a încetat să existe ca entitate juridică autonomă.

(73) Ca urmare a pierderilor continue suferite de aeroport, Yasmina a anunțat că intră în insolvență în aprilie 2014, ceea ce a dus la deschiderea procedurii de insolvență la 23 aprilie 2014. La 1 august 2014, aeroportul din Lübeck a fost preluat de un investitor chinez, societatea PuRen Germany GmbH (denumită în continuare „PuRen"). PuRen a anunțat insolvența în septembrie 2015, ceea ce a dus la deschiderea procedurii de insolvență la 30 septembrie 2015. La 1 iulie 2016, aeroportul din Lübeck a fost preluat de Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG (denumită în continuare „Stöcker").

(74) Comisia a examinat următoarele măsuri care este posibil să fi constituit ajutoare de stat acordate în favoarea FLG, Infratil, Ryanair și a altor companii aeriene care utilizau aeroportul.

2.2. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA FLG*

(75) Comisia a inițiat procedura oficială de investigare cu privire la următoarele măsuri dispuse în favoarea FLG:

— preluarea tuturor pierderilor suferite în perioada 1978-2004;

— încheierea unui contract de leasing pentru teren și infrastructura aeroportuară (înainte de 1 ianuarie 2006) la un preț sub nivelul pieței;

— preluarea datoriilor neachitate constituite ca urmare a contractării de către FLG a mai multor împrumuturi de la bănci comerciale;

— acordarea de ajutor pentru investiții în favoarea FLG prin decizia din 2005 privind aeroporturile regionale ([1]) și presupusa încălcare a acesteia;

— compensarea pierderilor suportate de FLG începând din noiembrie 2009;

— finanțarea investițiilor în infrastructură realizate de Hansestadt Lübeck și Land Schleswig Holstein în perioada 2010-2015;

— subordonarea împrumuturilor acordate de acționarii Hansestadt Lübeck companiei FLG.

2.3. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA INFRATIL*

2.3.1. ***Vânzarea acțiunilor deținute în FLG***

(76) Având în vedere pierderile continue din exploatare ale FLG, Hansestadt Lübeck a decis să vândă acțiunile sale companiei FLG. Pentru a identifica cel mai bun cumpărător, aceasta a lansat o procedură de ofertare care a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 21 martie 2003.

(77) Hansestadt Lübeck primite scrisori de exprimare a interesului din partea a cinci întreprinderi. Aceasta a trimis un colet cu informații mai detaliate primelor patru întreprinderi. O întreprindere depusese o ofertă orientativă la 17 iunie 2003, după expirarea termenului.

(78) Doar o singură întreprindere a depus o ofertă oficială, și anume Infratil. Prin urmare, Hansestadt Lübeck a început negocierile cu Infratil. În martie 2005 a fost încheiat primul contract de vânzare. Însă acesta a depins de obținerea unei aprobări de urbanism definitive (Planfeststellungsbeschluss) pentru prelungirea pistei aeroportului într-un anumit interval de timp. În urma hotărârii pronunțate de Curtea Administrativă Superioară (Oberverwaltungsgericht – denumită în continuare „OVG") din Schleswig din 18 iulie 2005 ([2]), această condiție nu a mai putut fi îndeplinită.

([1]) Decizia Comisiei din 19 ianuarie 2005, N644i/2002 – Germania – Ausbau der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur nach Teil II Ziffer 7 des Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (i) Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen (JO C 126, 12.5.2005, p. 10).

([2]) Decizia privind acordul de urbanism, care permitea realizarea unor acțiuni de dezvoltare a aeroportului din Lübeck și care a fost luată la 20 ianuarie 2005, vizând diverse măsuri de infrastructură, a fost contestată în instanță de diferite părți interesate. În cadrul procedurii intermediare, instanța superioară a luat două hotărâri judecătorești cu putere de lege: Aceste hotărâri sunt: Hotărârea 4 MR 1/05 din 18 iulie 2005 a Curții Administrative Superioare din Schleswig (OVG) și Hotărârea 101/05 din 21 octombrie 2005 a Curții Administrative Superioare din Schleswig (OVG). Acordul de urbanism a fost respins în temeiul acestor hotărâri.

(79) Hotărârea judecătorească a modificat în mod fundamental poziția de negociere a ambelor părți. Întrucât o singură ofertă oficială a fost selectată ca urmare a fostei proceduri de achiziții publice, Hansestadt Lübeck a considerat că este puțin probabil să existe mai multe părți interesate după suspendarea acțiunii de extindere a aeroportului. Prin urmare, aceasta a decis să nu publice o a doua procedură de ofertare. În schimb, Hansestadt Lübeck și Infratil au reluat negocierile prin prisma datelor noi și au convenit să încheie un contract de privatizare condiționat. La 24 octombrie 2005 a fost încheiat un acord de participare (denumit în continuare „Acordul de participare din 2005"). Acesta a intrat în vigoare la 1 decembrie 2005.

(80) Acordul de participare din 2005 a prevăzut transferul a 90 % dintre acțiunile deținute în FLG de la Hansestadt Lübeck către Infratil, începând cu 1 decembrie 2005. În schimb, Infratil a plătit așa-numitul „preț de achiziție I" în valoare de […] EUR (*), precum și o sumă suplimentară de […] EUR companiei Hansestadt Lübeck, reprezentând un credit în numerar pe care Hansestadt Lübeck l-a acordat anterior companiei FLG pentru finanțarea cheltuielilor de funcționare și a noilor investiții. Infratil a fost nevoită să preia și pierderile din exploatare ale aeroportului aferente anului 2005.

(81) În plus, Acordul de participare din 2005 a prevăzut faptul că, mai târziu, Infratil trebuie să plătească un „preț de achiziție II" în valoare de […] EUR dacă sunt îndeplinite următoarele două condiții:

(a) aeroportul a primit un acord de urbanism definitiv și necondiționat care vizează un conținut prevăzut în contract (a se vedea considerentul 82) care nu impune companiei FLG să ia măsuri active de gestionare a zgomotului, cum ar fi interzicerea zborurilor de noapte, sau să respecte anumite cote de zgomot (Lärmkontingent), sau FLG a contractat lucrări de construcții în legătură cu măsuri de o anumită valoare prevăzute în contract;

(b) cel puțin […] de pasageri au fost transportați în 2008 sau, în cazul în care condiția nr. 1 a fost îndeplinită deja în 2006 sau în 2007, […] de pasageri au fost transportați în 2006 sau […] de pasageri au fost transportați în 2007.

(82) Conținutul prevăzut în contract al acordului de urbanism a vizat următoarele:

— extinderea pistelor;

— instalarea unui sistem de aterizare instrumentală de categoria II sau III („ILS CAT II" sau „ILS CAT III");

— extinderea spațiului de parcare;

— amplasamentul actual al aeroportului;

— extinderea platformei;

(83) Următoarele elemente au trebuit să fie deduse din prețul de achiziție II:

— prețul de achiziție I ([…] EUR);

— pierderile din exploatare ale aeroportului aferente perioadei 2005-2008, în valoare totală maximă de […] EUR;

— costurile rezultate ca urmare a acțiunii formulate în fața instanțelor germane cu privire la ajutorul de stat de către Air Berlin, care sunt estimate de către Germania la valoarea de […] EUR;

— în cazul în care acordul de urbanism este dat cu respectivul conținut prevăzut în contract (a se vedea considerentul 82), diferența dintre costurile acordului de urbanism, cu excepția costurilor pentru măsurile compensatorii, și o sumă fixă de […] EUR; Germania estimează că această diferență se ridică la valoarea de […] EUR;

— în cazul în care acordul de urbanism nu este dat cu respectivul conținut prevăzut în contract (a se vedea considerentul 82), costurile aferente acordului de urbanism.

(84) Conform Acordului de participare din 2005, costurile aferente acordului de urbanism acoperă toate costurile care afectează lichiditatea (liquiditätswirksam). Aceasta include costurile aferente măsurilor compensatorii (Aufwendungen für Ausgleichsmaßnahmen) pentru procedura de emitere a acordului de urbanism, care se produc între 1 octombrie 2005 și 31 decembrie 2008.

(85) În plus, Acordul de participare din 2005 a inclus o opțiune „put", care a permis Infratil să recupereze achiziția inițială de acțiuni în FLG și să ramburseze anumite costuri convenite, în cazul în care

— până la 31 decembrie 2008 nu a fost obținut acordul de urbanism sau nu au fost contractate lucrări de construcții în legătură cu măsurile menționate la considerentul 82 și

— nu s-a atins un anumit număr de pasageri.

(*) Informații confidențiale.

(86) În eventualitatea exercitării opțiunii „put”, Hansestadt Lübeck era obligată să ramburseze prețul de achiziție I și să compenseze anumite pierderi. Conform Acordului de participare din 2005, Hansestadt Lübeck ar trebui să plătească suma de […] EUR companiei Infratil în cazul în care aceasta din urmă ar exercita opțiunea „put”. Această sumă a fost calculată după cum urmează:

Tabelul 2

Prețul opțiunii „put” în EUR la 31 decembrie 2008

Împrumuturi acordate de acționari în 2005	[…]
+ Sold al împrumuturilor acordate de acționari pentru:	
pierderile efective din exploatare aprobate	[…]
costurile de investiții efective aprobate	[…]
– fonduri publice	[…]
costurile asociate procesului de eliberare a acordului de urbanism	[…]
cheltuieli judiciare suportate de Air Berlin	[…]
= soldul împrumuturilor acordate de acționari	**[…]**
+ 5 % dobândă la împrumuturile acordate de acționari pe an.	[…]
+ prețul de achiziție I	[…]
Total	**[…]**

2.3.2. ***Acordul adițional din 2009 și renegocierea opțiunii „put” – Preluarea pierderilor, a investițiilor și a altor costuri ulterioare***

(87) În 2008, Infratil a anunțat că își exercită opțiunea „put”, întrucât acordul de urbanism nu a fost obținut, numărul de clienți nu s-a îmbunătățit la nivelul prevăzut în Acordul de participare din 2005, iar pierderile din exploatare ale FLG au fost mai mari decât se preconizase. Pentru a păstra Infratil ca operator de aeroport, Hansestadt Lübeck a convenit să renegocieze anumiți termeni din Acordul de participare din 2005 cu privire la opțiunea „put”. Rezultatul a fost Acordul adițional din 2009, semnat la 12 noiembrie 2008, care a adăugat pierderi, investiții și costuri suplimentare legate de operarea aeroportului în 2009 la prețul opțiunii „put” pe care Hansestadt Lübeck ar fi trebuit să îl plătească societății Infratil în temeiul Acordului de participare din 2005.

(88) Conform Acordului adițional din 2009, noul preț al opțiunii „put” a fost calculat după cum urmează:

Tabelul 3

Prețul opțiunii „put” în EUR în octombrie 2009

Prețul opțiunii „put” (31 decembrie 2008)	[…]
+ […] % rată a dobânzii aplicată prețului opțiunii „put” în 2008 pentru 2009	[…]
+ Sold al împrumuturilor acordate de acționari pentru:	
Pierderi din exploatare efective aprobate pentru 2009	[…]
Costuri de investiții efective aprobate în 2009	[…]
Costurile asociate eliberării acordului de urbanism în 2009	[…]
Alte cheltuieli în 2009	[…]
Cheltuielile judiciare suportate de Air Berlin în 2009	[…]

= soldul împrumuturilor acordate de acționari	**[…]**
+ […] % Dobândă aplicată împrumuturilor de la acționari pentru anul 2009	[…]
– Cheltuieli din 2009 care nu sunt acoperite de împrumuturi	[…]
+ compensarea prestațiilor de asigurări de grup (adică ponderea primelor de asigurare de grup ale Infratil imputabile FLG)	[…]
Total	**[…]**

(89) Prestațiile de asigurări de grup au fost plătibile de către Hansestadt Lübeck în contextul unui împrumut care fusese acordat de către acționar, și anume de către Infratil companiei FLG. Polița de asigurare a acoperit toate aeroporturile administrate de Infratil. Ponderea costurilor imputabile FLG s-a ridicat la […] EUR.

(90) Diferența dintre prețul opțiunii „put” în conformitate cu Acordul adițional din 2009 și prețul opțiunii „put” pe care Hansestadt Lübeck ar fi trebuit să îl plătească în temeiul Acordului de participare din 2005 se ridică astfel la […] EUR.

(91) În schimb, Infratil a renunțat la dreptul său de a-și exercita opțiunea „put” înainte de 22 octombrie 2009 și a acordat companiei Hansestadt Lübeck drepturi de participare suplimentare. În plus, Infratil a pus la dispoziția companiei Hansestadt Lübeck o scrisoare de intenție între FLG și Ryanair, în care ambele părți și-au confirmat intenția de a crește numărul pasagerilor și de a coopera cu privire la stabilirea unei baza Ryanair pe aeroportul din Lübeck.

2.4. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA RYANAIR*

2.4.1. ***Acordul din 2000***

(92) Până în 2000, FLG era un aeroport care depindea de venituri obținute din activități aeronautice, generate din zboruri charter și activități de aviație generale. În 2000, aeroportul și-a schimbat modelul de afaceri, devenind un aeroport pentru transportatori low-cost, unde se obțin venituri din activități aeronautice și de altă natură combinate.

(93) La 29 mai 2000, FLG a semnat cu Ryanair un acord privind serviciile aeriene („Acordul din 2000”). Acordul din 2000 cu Ryanair a inclus o prevedere conform căreia Ryanair va plăti tarifele de aeroport, iar aeroportul va plăti stimulente pentru sprijin comercial. Acordul din 2000 a fost prevăzut a intra în vigoare la 1 iunie 2000 și a continua până la 31 mai 2010.

(94) Pentru ruta până la Stansted, aeroportul a evaluat costurile și veniturile după cum urmează:

Tabelul 4

Costurile și veniturile implicate în Acordul din 2000 din perspectiva FLG

Elemente ale acordului cu Ryanair	< 18 escale pe săptămână	≥ 18 escale pe săptămână
Costuri FLG în EUR		
Sprijin comercial – costuri per pasager care sosește	[…]	[…]
	Până la 31 mai 2005	De la 1 iunie 2005
Venitul FLG în EUR		
Taxele care trebuie plătite de Ryanair per avion	[…]	[…]
Taxele care trebuie plătite de Ryanair per pasager care sosește	[…]	[…]
Taxele nete care trebuie plătite de Ryanair per pasager care sosește (taxe minus sprijinul comercial)	*[…]*	*[…]*

Elemente ale acordului cu Ryanair	< 18 escale pe săptămână	≥ 18 escale pe săptămână
Altele:		
Taxă pe cifra de afaceri per bilet vândut de FLG	[…] %	[…] %
Comision aplicat cifrei de afaceri înregistrate din închirieri auto rezervate de FLG	[…] %	[…] %
Taxă pentru asigurarea pazei (plătită de Ryanair organismului guvernamental corespunzător) în EUR	[…]	[…]

2.4.2. ***Acordurile din 2010***

(95) La 29 martie 2010, Ryanair și aeroportul din Lübeck au semnat Scrisoare de însoțire nr. 1 la Acordul din 2000 care acoperă perioada de la 28 martie 2010 până la 30 octombrie 2010. Această scrisoare de însoțire a prelungit Acordul din 2000 până la 30 octombrie 2010 și a introdus o nouă plată a unui stimulent financiar per pasager în valoare de […] EUR, care urma să fie făcută de către FLG în favoarea companiei Ryanair, în plus față de plata pentru servicii de comercializare prevăzută în Acordul din 2000 în valoare de […] EUR per pasager (sub 18 rotații pe săptămână) sau […] EUR pe pasager (peste 18 rotații pe săptămână). Întrucât Ryanair a efectuat peste 18 rotații pe săptămână, FLG urma să plătească Ryanair o sumă totală de […] EUR per pasager. Întrucât au fost păstrate toate celelalte condiții din Acordul din 2000, tarifele pentru serviciile destinate pasagerilor per pasager care pleacă, ce sunt plătibile companiei FLG, s-au ridicat la […] EUR, tarifele de handling la rampă per escală s-au ridicat la […] EUR, tarifele de handling per pasager au fost de […] EUR, iar taxele de securitate per pasager au fost de […] EUR.

(96) În octombrie 2010, a fost semnată scrisoarea de însoțire nr. 2, care nu a păstrat condițiile din scrisoarea de însoțire din martie 2010, însă a revenit la calendarul de plăți pentru servicii de comercializare, astfel cum se menționează în acordul inițial din 2000. Scrisoarea de însoțire din octombrie 2010 a prelungit termenele acordului din 2000 cu 3 ani, până la 1 noiembrie 2013.

(97) În ziua în care s-a convenit asupra scrisorii de însoțire nr. 1, și anume 29 martie 2010, FLG a semnat, de asemenea, un acord de servicii de comercializare cu Airport Marketing Services Limited (denumită în continuare „AMS"), o filială deținută integral de Ryanair. Respectivul acord de servicii de comercializare a acoperit, de asemenea, perioada de la 29 martie 2010 până la 30 octombrie 2010 și prevede serviciile de publicitate care trebuie să fie prestate de AMS pe site-ul www.ryanair.com în schimbul sumei de […] EUR, plătibilă de către FLG.

2.5. *TAXE PENTRU DEGIVRAREA AERONAVELOR ÎN AEROPORT*

(98) Taxele pentru degivrare sunt prevăzute într-o schemă de tarifare specială aplicabilă tuturor companiilor aeriene care utilizează aeroportul. Schema de tarifare specială este un document separat de lista generală a tarifelor aplicabile pe aeroport. Aceasta este actualizată o dată la câțiva ani. În schema de tarifare specială se disting mai multe categorii, și anume degivrarea aeronavelor cu o greutatea maximă la decolare de 10 tone, dejivrarea aeronavelor cu o greutate maximă la decolare de peste 10 tone, lichidul de degivrare și apa caldă, și prevede un preț pentru fiecare dintre aceste categorii.

3. MOTIVELE PENTRU INIȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

(99) În deciziile sale de inițiere a procedurii din 2007 și 2012, Comisia a inițiat investigații privind un posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG, Infratil și Ryanair, Wizz Air și a altor companii aeriene care operează zboruri charter și care deservesc Globalis Reisen.

3.1. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA FLG*

(100) Comisia a avut îndoieli în ceea ce privește acordul de transferare a pierderilor din 19 octombrie 1978 (denumit în continuare „acordul de transferare a pierderilor"), conform căruia Hansestadt Lübeck a acoperit pierderile din exploatare ale FLG în perioada 1978-2004, contractul de închiriere a terenului și a infrastructurii aeroportuare și preluarea datoriilor neachitate. În plus, Comisia a avut suspiciuni cu privire la un posibil ajutor pentru investiții acordat prin intermediul deciziei privind aeroporturile regionale din 2005 și presupusa încălcare a acesteia, la compensarea pierderilor începând din noiembrie 2009, la finanțarea investițiilor în infrastructură realizate de Hansestadt Lübeck și Land Schleswig-Holstein, precum și la subordonarea împrumuturilor acordate de acționari companiei Hansestadt Lübeck la FLG. Referitor la aceste măsuri, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la problema dacă, în condiții normale de piață, un operator în economia de piață ar fi oferit, de asemenea, avantaje similare în favoarea FLG.

3.2. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA INFRATIL*

(101) Atunci când au fost vândute 90 % dintre acțiunile FLG companiei Infratil, Comisia a avut îndoieli cu privire la compatibilitatea procesului de privatizare cu normele privind ajutoarele de stat. În plus, Comisia a suspectat existența unui posibil ajutor de stat la momentul renegocierii termenilor opțiunii „put" în 2008/2009.

3.3. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA RYANAIR*

(102) Referitor la acordul din 2000 cu Ryanair și la scrisorile de însoțire din martie și octombrie 2010, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la problema dacă acestea i-au conferit un avantaj selectiv companiei Ryanair și, prin urmare, dacă au constituit un ajutor de stat.

3.4. *TAXE PENTRU DEGIVRAREA AERONAVELOR ÎN AEROPORT*

(103) Comisia a avut îndoieli cu privire la problema dacă taxele pentru degivrare, percepute începând din noiembrie 2009, au presupus un ajutor de stat, deoarece au existat indicii că prețurile percepute pentru degivrare erau mai mici decât costurile suportate de aeroport.

4. **OBSERVAȚII DIN PARTEA GERMANIEI**

4.1. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA FLG*

(104) Germania a subliniat faptul că FLG nu mai există. În cursul procesului de privatizare a aeroportului din Lübeck, FLG a fuzionat cu Hansestadt Lübeck. Prin urmare, Hansestadt Lübeck a devenit succesorul universal al FLG și toate creanțele dintre FLG și Hansestadt Lübeck au dispărut. Prin urmare, Germania afirmă că toate problemele legate de un ajutor de stat între Hansestadt Lübeck și FLG au rămas fără obiect. În plus, Germania a formulat observații cu privire la măsurile specifice, precizând că toate măsurile sunt în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, deoarece acestea fie constituie un ajutor existent, fie respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață.

— Acordul de transferare a pierderilor: Potrivit Germaniei, întrucât acordul de transferare a pierderilor a fost încheiat în 1978 și s-a încheiat la 31 decembrie 2004, acesta nu poate fi supus investigațiilor. Dacă ar fi să fie calificat drept ajutor de stat, acesta nu ar constitui decât un ajutor existent. Germania a susținut, de asemenea, faptul că acordul de transferare a pierderilor constituie o măsură de politică economică generală care nu poate fi considerată drept ajutor de stat. Potrivit Germaniei, acordul de transferare a pierderilor trece și testul operatorului în economia de piață, întrucât măsurile relevante erau prevăzute pentru a atrage companii aeriene pe aeroport și a crește numărul de pasageri.

— Contractul de închiriere și preluare a împrumuturilor: Potrivit Germaniei, orice ajutor în legătură cu măsurile respective ar constitui un ajutor existent. În plus, Germania a afirmat că valoarea chiriei este în conformitate cu standardele pieței, astfel cum a fost dovedit într-un studiu independent realizat de Ernst & Young, care a fost comandat de Hansestadt Lübeck înainte de vânzarea FLG companiei Infratil și care a fost pus la dispoziția Comisiei de către Germania. Referitor la preluarea împrumuturilor, Germania a afirmat că toate garanțiile pentru datorii au fost furnizate exclusiv în cadrul prefinanțării investițiilor în măsuri de infrastructură, care au fost finanțate, în orice caz, ulterior prin plăți efectuate în temeiul acordului de transferare a pierderilor.

— Ajutor pentru investiții acordat companiei FLG în temeiul deciziei privind aeroporturile regionale din 2005 și presupusa încălcare a acesteia: Germania a afirmat că măsurile în cauză nu au fost niciodată puse în aplicare sau că intră în sfera publică.

— Compensarea pierderilor suportate de FLG începând din noiembrie 2009: Germania a afirmat că finanțarea FLG de către Hansestadt Lübeck începând din 2009 este în conformitate cu normele UE privind ajutoarele de stat, întrucât FLG nu exercita o activitate economică, deoarece activitățile sale vizau servicii care se încadrau în sfera serviciilor publice sau servicii de interes economic general.

— Finanțarea investițiilor în infrastructură realizate de Hansestadt Lübeck și Land Schleswig Holstein: Germania a susținut că finanțarea investițiilor în infrastructură vizează servicii de interes public sau servicii care intră în sfera serviciilor publice și, prin urmare, investițiile respective sunt în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, astfel cum se prevede în orientările din 1994 privind sectorul aviației ([1]) (așa cum este cazul compensării pierderilor începând din 2009).

([1]) „Aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul privind SEE la ajutoarele de stat din sectorul aviației" (JO C 350, 10.12.1994, p. 5.)

— Subordonarea împrumuturilor acordate de acționarii Hansestadt Lübeck companiei FLG: Germania a afirmat că acordul de subordonare a Hansestadt Lübeck în favoarea FLG este o practică de piață obișnuită și nu conferă niciun avantaj companiei FLG.

4.2. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA INFRATIL*

4.2.1. ***Vânzarea acțiunilor deținute în FLG***

(105) Germania a susținut că prețul de vânzare convenit este în conformitate cu standardele pieței. Germania a afirmat, de asemenea, faptul că procedura de licitație pentru achiziționarea a 90 % din acțiunile FLG a fost deschisă, transparentă, nediscriminatorie și necondiționată. Germania a afirmat că o renegociere a acordului, ca urmare a deciziei *OVG Schleswig* din 18 iulie 2005 ([1]), nu a modificat rezultatul procedurii de licitație, și anume acela că oferta companiei Infratil a fost singura ofertă depusă și oferta cu cel mai mare preț. Potrivit Germaniei, lansarea unei noi cereri de exprimare a interesului după emiterea hotărârii judecătorești ar fi fost inutilă și neavantajoasă, întrucât la momentul respectiv situația era chiar și mai puțin atractivă pentru potențialii ofertanți decât înainte.

(106) Germania a afirmat că nu există niciun motiv pentru a lansa o nouă cerere de exprimare a interesului, întrucât prin decizia *OVG Schleswig* s-a modificat valoarea aeroportului, însă nu și obiectul efectiv al procedurii de licitație. Mai mult decât atât, Germania este de părere că trebuie să fie posibilă o modificare a acordurilor în orice moment. Aceste argumente au fost justificate prin trimitere la legislația germană privind achizițiile publice.

(107) Mai mult decât atât, Germania a afirmat că, astfel cum se concluzionează în raportul de expertiză întocmit de Ernst & Young, condițiile privatizării reflectă valoarea de piață actuală a FLG, aceasta depășind, de departe, rezultatele economice ale unei eventuale lichidări.

4.2.2. ***Acordul adițional din 2009 și renegocierea opțiunii „put” – Preluarea pierderilor, a investițiilor și a altor costuri ulterioare***

(108) Germania a afirmat că acordul dintre Infratil și Hansestadt Lübeck trebuie să fie evaluat în contextul situației juridice și economice a aeroportului din Lübeck din 2009. Aceasta include acordul de urbanism în așteptare, cauzele aflate pe rolul instanțelor, care implică aeroportul, și criza economică și financiară.

(109) Germania a contestat afirmația conform căreia a existat un avantaj pentru Infratil, deoarece prețul pentru opțiunea „put” a fost deja negociat în contextul acordului inițial cu Infratil în 2005 în cadrul unei proceduri de licitație publice, transparente și nediscriminatorii. Germania a susținut că creșterea moderată a prețurilor în 2009, comparativ cu suma convenită în 2005, ar trebui să fie considerată ca fiind proporțională cu contraperformanțele Infratil.

(110) Germania a afirmat că preluarea pierderilor a fost mai avantajoasă din punct de vedere economic decât consecințele exercitării de către Infratil a opțiunii sale „put”. În primul rând, Germania a subliniat că închiderea aeroportului nu este o opțiune, deoarece exploatarea aeroportului în regim permanent este o obligație de serviciu public. În al doilea rând, nu ar fi fost posibil să se găsească un nou investitor privat într-un termen rezonabil, întrucât ar fi fost necesară o procedură de achiziții la nivelul Uniunii. O astfel de procedură consumă timp (aproximativ 12 luni) și resurse.

4.3. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA RYANAIR*

4.3.1. ***Acordul din 2000***

(111) Potrivit Germaniei, nu a existat niciun avantaj economic pentru Ryanair. Germania a afirmat că un operator privat comparabil cu FLG ar fi acceptat acordul cu Ryanair în condiții similare. Atunci când a încheiat acordul din 2000, FLG a urmat strategia de a deveni rentabilă pe termen lung. În acest context, Germania a susținut că strategia economică a aeroporturilor este, de obicei, bazată pe activități din domeniul aeronautic și din alt domeniu, inclusiv pe gestionarea magazinelor, a restaurantelor și a spațiilor de parcare. Prin urmare, în opinia Germaniei, este rentabil să se ofere tarife de aeroport scăzute tuturor companiilor aeriene în vederea creșterii numărului de pasageri și pentru a asigura o creștere semnificativă în sectorul non-aeronautic, ceea ce poate compensa veniturile reduse din sectorul aeronautic.

([1]) Oberverwaltungsgericht Schleswig; 4MR1/05.

(112) Germania a afirmat în plus faptul că recrutarea de companii aeriene care oferă servicii regulate prezintă mai multe avantaje. În mod specific, Germania a susținut că aeroportul se poate aștepta ca respectivele companii aeriene să nu încheie un acord cu aeroporturi concurente în viitor. În plus, era de așteptat ca aeroportul să atragă și alte companii aeriene.

(113) Germania și-a bazat argumentul privind respectarea condițiilor de pe piață pe raportul de expertiză al Ernst & Young. În plus, Germania a subliniat că acționarul majoritar privat Infratil a continuat să sprijine strategia menționată în considerentul 112 și după privatizarea aeroportului.

(114) Germania a susținut că strategia economică din 2000 este valabilă dintr-o perspectivă *ex post*. Numărul de pasageri a crescut considerabil, Ryanair a adăugat noi destinații și aeroportul din Lübeck a reușit să dobândească noi companii aeriene precum Wizz Air. Germania a afirmat că acordul cu Ryanair a fost esențial pentru atragerea investitorului privat Infratil.

(115) Germania a mai afirmat faptul că nu există un avantaj selectiv pentru Ryanair, întrucât FLG ar fi oferit aceleași condiții oricărei alte companii aeriene interesate.

(116) De asemenea, Germania este de părere că presupusele avantaje acordate companiei Ryanair nu pot fi imputate statului datorită hotărârii date în cauza Stardust Marine ([1]). Potrivit Germaniei, FLG a acționat cu autonomie și fără exercitarea vreunei influențe din partea statului înainte, în timpul și după încheierea acordului din 2000. Mai mult decât atât, Germania a afirmat că FLG nu este integrată în structurile administrației publice. În cele din urmă, Germania a afirmat că supravegherea de către autoritățile publice a conducerii FLG este limitată la chestiuni legate de aviație și de misiunea de serviciu public și nu include activități de gestionare a activității. De asemenea, Germania a susținut că Hansestadt Lübeck și, în special, consiliul de supraveghere al FLG nu au fost implicați în decizia privind acordul din 2000, astfel cum a fost confirmat în procesul-verbal al reuniunii consiliului de supraveghere din 11 iulie 2000 și într-o confirmare scrisă din partea fostului director general al FLG.

(117) În plus, Germania a afirmat că acordul din 2000 nu denaturează sau amenință să denatureze concurența și nu afectează schimburile comerciale dintre statele membre, întrucât nu există o adevărată relație concurențială între aeroportul din Lübeck și alte aeroporturi.

4.3.2. ***Acordurile din 2010***

(118) Germania a declarat că scrisoarea de însoțire nr. 1 respectă condițiile pieței și că nu oferă un avantaj companiei Ryanair. Germania a susținut, făcând trimitere la cauza Helaba I ([2]), că nu există niciun avantaj atunci când alți operatori de aeroporturi regionale oferă Ryanair condiții similare. În plus, Germania a susținut faptul că acest lucru a fost dovedit prin analiza comparativă a Ryanair.

(119) Germania a susținut că transportatorii low-cost, precum Ryanair și Wizz Air, au mai puține cerințe în ceea ce privește serviciile de handling la sol și serviciile de infrastructură. În primul rând, sunt necesare mai puține ghișee de îmbarcare, deoarece există posibilitatea de îmbarcare online pentru zborurile companiei Ryanair și se transportă mai puține bagajele. În al doilea rând, nu există autobuze de pasageri. În al treilea rând, având în vedere că distanțele de parcurs pe jos până la aeroportul din Lübeck sunt mai scurte, durata la sol a aeronavelor Ryanair este mai scurtă. În al patrulea rând, întrucât nu există zboruri de transfer, nu sunt necesare facilități pentru transfer. În final, întrucât echipajul de zbor se ocupă deseori de curățenie în interiorul aeronavei, cererea pentru servicii de curățenie la sol este redusă.

(120) Germania a susținut că statului nu i se impută nimic, folosind aceleași argumente ca și în cazul acordului din 2000.

(121) Germania a subliniat că scrisoarea de însoțire nr. 2 reprezintă o extindere a acordului din 2000 și că aceasta nu a modificat semnificativ acordul din 2000. Întrucât acordul din 2000 respectă cerințele pieței, scrisoarea de însoțire nr. 2 ar fi în aceeași situație.

(122) În cele din urmă, Germania a afirmat că nu există niciun impact negativ asupra concurenței sau a schimburilor comerciale, deoarece aeroportul din Lübeck este un aeroport regional de dimensiuni reduse care nu se află în concurență cu aeroportul din Hamburg.

([1]) Cauza C-482/99, Franța/Comisia („Stardust Marine”), ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Cauza T-163/05, Bundesverband deutscher Banken/Comisia (Helaba I), ECLI:EU:T:2010:59.

4.4. *TAXE PENTRU DEGIVRAREA AERONAVELOR ÎN AEROPORT*

(123) Germania a afirmat că taxele pentru degivrare nu sunt negociate individual, ci se bazează pe o schemă de servicii speciale, care este aplicabilă tuturor companiilor aeriene. De asemenea, Germania a menționat că nu există niciun ajutor de stat, întrucât nu există elementele de bază ale unui astfel de ajutor. În primul rând, taxele nu au fost selective. În al doilea rând, taxele nu au fost imputabile statului, ceea ce este confirmat prin faptul că Infratil și Yasmina, doi investitori privați, au fost responsabili pentru stabilirea taxelor respective pe durata operării de către aceștia a aeroportului pentru o perioadă considerabilă de timp. În al treilea rând, nu a existat niciun avantaj. Investitorii privați Infratil și Yasmina au hotărât să nu modifice schema serviciilor speciale, ceea ce este un indiciu al faptului că taxele pentru degivrare au fost în conformitate cu cerințele pieței.

5. **OBSERVAȚII DIN PARTEA TERȚILOR**

5.1. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA FLG*

(124) În ceea ce privește un posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG, cea mai mare parte a părților care au prezentat observații au fost de acord cu Germania în această chestiune. În mod specific, Ryanair, FLG, IHK Lübeck și ADV.

(125) Părțile terțe care nu au fost de acord au fost SGF, BDF și două persoane fizice, Peter C. Klanowski și Horst Conrad. Aceste părți au susținut că FLG a beneficiat de ajutor de stat din partea Hansestadt Lübeck:

— Acordul de transferare a pierderilor: SGF a afirmat faptul că o obligație de serviciu public pentru operarea aeroportului este impusă numai pentru aviația generală, fără a include aviația comercială. Contrar a ceea ce a afirmat Germania, SGF a fost de părere că aeroporturile din Germania pot fi închise la cererea operatorului aeroportului. SGF a afirmat, de asemenea, că atât chiria plătită de FLG până în 2006, cât și chiria plătită ulterior sunt prea scăzute.

— Contractul de închiriere și de preluare a împrumuturilor: Potrivit BDF, faptul că Germania nu a reușit să furnizeze Comisiei suficiente informații constituie un indiciu al existenței ajutorului.

— Un posibil ajutor pentru investiții acordat în favoarea FLG prin decizia privind aeroporturile regionale din 2005 și presupusa încălcare a acesteia: contrar afirmațiilor din decizia de inițiere a procedurii, SGF a afirmat că s-a acordat prematur ajutor aeroportului, întrucât nu exista încă o decizie privind acordul de urbanism. Potrivit SGF, s-a creat astfel un avantaj pentru aeroportul din Lübeck față de alte aeroporturi, din punctul de vedere al timpului, care a amenințat concurența pe piață. În legătură cu un posibil ajutor acordat pentru măsuri de infrastructură, SGF și Klanowski sunt de părere că unele dintre măsuri (și anume finanțarea unor sisteme de îngrădire de securitate, de iluminat și de aterizare instrumentală) trebuie să fie considerate drept ajutoare de exploatare. În plus, SGF a afirmat că măsurile respective nu îndeplinesc criteriile privind contabilitatea și raportarea financiară, astfel cum sunt definite în hotărârea ([1]) Altmark de către Curtea de Justiție. În plus, SGF este de părere că măsurile nu urmăresc un obiectiv de interes general clar definit. În plus, nu există perspective satisfăcătoare pe termen mediu pentru utilizarea infrastructurii. În cele din urmă, SGF a afirmat că nu există acces la noua infrastructură în mod egal și nediscriminatoriu, chiar și în contextul noii liste de tarife, întrucât numai Ryanair poate îndeplini criteriile pentru a beneficia de cele mai mici tarife.

— Finanțarea investițiilor în infrastructură realizate de Hansestadt Lübeck și Land Schleswig Holstein: SGF a afirmat, de asemenea, că investițiile viitoare au fost calculate pe baza unor ipoteze eronate și că, prin urmare, acestea au fost excesive. În afară de faptul că aeroportul nu a reușit să genereze o creștere a numărului de pasageri, SGF a adăugat că aeroportul nu a reușit să își controleze pierderile. Făcând referire la conceptul nord-german privind traficul aerian („*Norddeutsches Luftverkehrskonzept*"), SGF afirmă că toate aeroporturile mai mari din Germania de Nord (inclusiv Hamburg) dispun de capacități ample. Se afirmă că nu există blocaje în ceea ce privește capacitățile disponibile, cel puțin până în 2030. În plus, investițiile, în special sistemul de aterizare instrumentală, nu pot fi considerate ca fiind o compensare a unui serviciu public. Potrivit SGF, investiția în acest sistem era în interesul economic al FLG pentru a permite îndeplinirea de către aceasta a obiectivelor sale economice pe termen mediu.

— Subordonarea împrumuturilor acordate de acționarii Hansestadt Lübeck companiei FLG: SGF este de părere că aeroportul din Lübeck este o „întreprindere în dificultate", fiind în această situație în perioada 2008/2009. În acest sens, contract de subordonare este considerată de către SGF drept un instrument important pentru prevenirea insolvenței. Potrivit SGF, subordonarea împrumuturilor acționarilor s-a ridicat la […] EUR.

([1]) Cauza C-280/00, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, ECLI:EU:C:2003:415.

5.2. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA INFRATIL*

5.2.1. ***Vânzarea acțiunilor deținute în FLG***

5.2.1.1. **Infratil**

(126) Infratil a afirmat că acțiunile în FLG au fost cumpărate în cadrul unei proceduri de achiziții desfășurate la nivelul Uniune, deschise, transparente și nediscriminatorii. În plus, prețul de achiziție este echivalent cu valoarea de piață a 90 % dintre acțiunile FLG în situația dată. Prin urmare, acordul de participare din 2005 nu a cuprins elemente ale ajutorului de stat. Infratil a adăugat că a oferit cea mai bună ofertă, care nu poate fi modificată ca urmare a faptului că Hansestadt Lübeck și Infratil au încheiat o a doua rundă de negocieri pentru modificarea termenilor acordului inițial.

5.2.1.2. **Ryanair**

(127) Potrivit Ryanair, privatizarea a fost realizată în cadrul unei proceduri de licitație deschise, transparente și nediscriminatorii, astfel cum a fost dovedit printr-un raport de expertiză întocmit de Ernst & Young. În această privință, Ryanair a evidențiat reputația și independența Ernst & Young. Potrivit Ryanair, închiderea aeroportului nu ar fi fost o opțiune din motive economice și politice.

5.2.1.3. **Schutzgemeinschaft**

(128) În ceea ce privește acordarea unui posibil ajutor de stat în legătură cu privatizarea FLG, SGF a exprimat îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea prețului de achiziție cu prețul standard al pieței. În plus, SGF a susținut că acordul conținea garanții acordate de Hansestadt Lübeck, care sunt de asemenea relevante în contextul ajutorului de stat.

5.2.2. ***Acordul adițional din 2009 și renegocierea opțiunii „put” – Preluarea pierderilor, a investițiilor și a altor costuri ulterioare***

5.2.2.1. **Infratil**

(129) Infratil a explicat că acordul adițional din 2009 trebuie să fie interpretat în contextul acordului de participare din 2005 și al condiției de obținere a acordului de urbanism. Întrucât acordul de urbanism nu a fost obținut în cele din urmă din cauza hotărârii date în cauza OVG, Infratil a anunțat că își va exercita opțiunea „put” în 2008. Singura opțiune pentru ca Hansestadt Lübeck să împiedice Infratil să facă acest demers a fost acordul adițional din 2009.

(130) Infratil a afirmat că opțiunea aleasă de Hansestadt Lübeck îndeplinește cerințele pieței. Dacă Infratil și-a fi exercitat opțiunea „put”, HL ar fi trebuit să suporte toate costurile și pierderile care decurg din operarea aeroportului din Lübeck începând din 31 decembrie 2008. O revânzare aeroportului unui investitor privat nu ar fi fost posibilă într-o perioadă scurtă de timp, iar închiderea aeroportului nu era o opțiune pentru Hansestadt Lübeck, din cauza unei obligații prevăzute în dreptul public și din motive financiare. În plus, plecarea Infratil ar fi determinat compania Ryanair să reducă sau să înceteze oferirea de servicii pe aeroportul din Lübeck. Prin urmare, Infratil a afirmat că pierderile din exploatare ale FLG ar fi fost mai mari dacă Infratil și-ar fi exercitat opțiunea „put”.

(131) Infratil a afirmat că diferența dintre prețul opțiunii „put” plătit în conformitate cu acordul adițional din 2009 și prețul opțiunii „put” care ar fi fost plătibil în ianuarie 2009 a fost determinată de performanțele convenite de către părți. Hansestadt Lübeck ar fi trebuit să acopere toate sumele suplimentare, cu excepția a două dintre acestea, în orice caz după deprivatizare, ceea ce a condus la concluzia că acordul adițional din 2009 a constituit cea mai economică decizie („*wirtschaftlich*”).

(132) Infratil a mai susținut că sumele suplimentare nu constituie un avantaj pentru Infratil. În primul rând, acoperirea suplimentară a pierderilor din 2009 nu ar fi trebuit să fie plătită de către Infratil dacă aceasta și-ar fi exercitat opțiunea „put”. În al doilea rând, obligația Hansestadt Lübeck de a plăti dobândă pentru împrumuturile acordate de acționari, pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 22 octombrie 2009, nu poate fi considerată ca fiind un avantaj economic, întrucât Infratil ar fi putut obține aceleași profituri, sau chiar profituri mai mari, din încasările aferente opțiunii „put” în ianuarie 2009. Într-un scenariu ipotetic, Infratil ar fi utilizat încasările pentru rambursarea datoriilor existente pentru a economisi dobânda. În plus, companiei Infratil nu i s-a conferit niciun avantaj, întrucât nu exista așteptarea ca aeroportul din Lübeck să obțină profituri pe termen scurt, ci mai degrabă să înregistreze pierderi în continuare.

(133) Infratil a susținut că exercitarea opțiunii „put” nu îi permitea acesteia să restabilească situația *ex quo ante* în totalitate, deoarece Infratil a trebuit să suporte anumite pierderi (diferența dintre pierderile din exploatare aprobate și pierderile din exploatare efective) fără compensare.

(134) Chiar și în cazul în care Comisia ar considera că renegocierea opțiunii „put” ar constitui un ajutor de stat, Infratil consideră că aceasta este în conformitate cu piața internă. În cazul în care Comisia ar constata că Hansestadt Lübeck i-a acordat ajutor companiei Infratil prin preluarea pierderilor suportate de FLG în 2009, potrivit Infratil, un astfel de ajutor nu ar fi fost decât o compensare a pierderilor suportate în cadrul furnizării serviciilor de interes economic general.

5.2.2.2. **Hansestadt Lübeck**

(135) Hansestadt Lübeck a susținut că acordul de preluare a pierderilor a fost alternativa cel mai puțin costisitoare și cel mai puțin riscantă. Acest lucru este justificat mai ales prin obligația legală a Hansestadt Lübeck de a opera aeroportul în conformitate cu punctul 45 alineatul (1) din Regulamentul german privind autorizarea traficului aerian (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, denumit în continuare „LuftVZO”). Prin urmare, închiderea aeroportului nu ar fi fost o opțiune. În plus, închiderea aeroportului ar fi consumat prea mult timp și resurse.

(136) În plus, Hansestadt Lübeck a reamintit Comisiei că nici Hansestadt Lübeck, nici Infratil nu au avut o experiență anterioară cu privatizarea aeroportului. Aceasta poate conduce la anumite erori de calcul, însă cu siguranță nu la concluzia că niciuna dintre părți nu a acționat în conformitate cu principiile pieței. În plus, Hansestadt Lübeck a susținut că Infratil a fost singurul ofertant în contextul privatizării și, prin urmare, puterea de negociere a Hansestadt Lübeck a fost redusă la minimum.

5.2.2.3. **Schutzgemeinschaft**

(137) SGF a susținut că acordul adițional din 2009 constituie un ajutor nou, ceea ce a determinat existența unui avantaj pentru Infratil. Ar fi trebuie să fie notificat faptul că ajutorul depășește pragul *de minimis*, însă Germania nu a făcut acest lucru.

(138) Potrivit SGF, Infratil a beneficiat în mod clar de un avantaj ca urmare a încheierii acordului adițional din 2009. În ceea ce privește testul operatorului în economia de piață, SGF a subliniat faptul că nu trebuie să fie luat în considerare impactul pozitiv al unui acord asupra regiunii. În acest context, SGF a afirmat că aeroportul din Lübeck nu are perspective de rentabilitate. SGF a adăugat că FLG ar fi putut să prevină insolvența doar la începutul anului 2008 datorită concesiilor făcute de Infratil. SGF nu a fost de acord cu faptul că s-a trecut testul operatorului economic privat, întrucât niciun investitor privat nu ar fi fost dispus să opereze în continuare cu astfel de pierderi, așa cum o indică exercitarea opțiunii „put” a Infratil.

(139) Referitor la închiderea aeroportului, SGF a susținut că Hamburg dispune de suficiente capacități pentru a opera fără ca aeroportul din Lübeck să fie un aeroport de rezervă. În plus, potrivit SGF, costurile pentru închidere au fost supraestimate de către FLG. Tabelul 5 a fost considerat drept unul mai realist, chiar dacă, potrivit SGF, ar putea fi încă o supraestimare:

Tabelul 5

Costurile pentru închiderea aeroportului din Lübeck, astfel cum au fost prezentate de Schutzgemeinschaft

Costuri	În mii EUR
Costurile lichidatorului	[…]
Pierderile curente pentru continuarea temporară până în 2010/2011	[…]
Plan social	[…]
Rambursarea subvențiilor	[…]
Costurile auditorului	[…]

(140) În plus, SGF pune sub semnul întrebării presupusa obligație de a opera aeroportul ca serviciu public, întrucât autorizația de a opera aeroportul nu conduce la furnizarea unui serviciu de interes economic general. O astfel de autorizație poate fi anulată.

5.2.2.4. **Ryanair**

(141) Ryanair a susținut că diferența dintre prețurile opțiunii „put” convenite în 2005 și 2009 și prețul efectiv al opțiunii „put” plătit de Hansestadt Lübeck ar fi putut rezulta dintr-o serie de factori precum evoluțiile de la nivelul prețurilor activelor. Condițiile economice care au predominat în 2005 au fost mult mai favorabile decât în 2009 și este posibil ca diferența de preț să fi reflectat acest lucru.

5.3. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA RYANAIR*

5.3.1. ***Acordul din 2000***

5.3.1.1. **Ryanair**

(142) Conform celor afirmate de Ryanair, contractul cu FLG a fost încheiat pe baza unor considerente economice. Aeroportul din Lübeck a fost considerat un aeroport secundar viabil pe lângă aeroportul din Hamburg, iar orașul Lübeck ca atare era considerat a fi o destinație culturală de valoare. În plus, pe aeroportul din Lübeck au fost lansate servicii pentru a asigura o bază de costuri reduse și a analiza datele demografice, astfel încât să se stabilească dacă există o zonă suficientă în jurul unui nou aeroport. Chiar dacă Ryanair nu a reușit să ofere un plan de afaceri pentru a-și justifica decizia de a lansa servicii pe aeroportul din Lübeck, Ryanair a subliniat că un astfel de plan de afaceri nu se impune, în general, din partea unui investitor privat în economia de piață. Ryanair a explicat că serviciile sale de pe aeroportul din Lübeck au fost întrerupte din considerente comerciale, inclusiv creșteri ale costurilor și un randament mai mic decât cel anticipat (ca urmare a recesiunii economice).

(143) Ryanair a afirmat că aeroporturile regionale din Uniune se află într-o poziție dificilă pe piață. Prin urmare, trebuie să fie luate în considerare atât veniturile aeroportului provenite din activități aeronautice, cât și cele de altă natură, aceasta fiind denumită „abordarea bazată pe încasarea unică”. Întrucât contractele cu Ryanair promit, de regulă, un număr mare de pasageri, aceste relații de afaceri contribuie adeseori la creșterea nivelului de recunoaștere a aeroportului și la atragerea altor companii aeriene, precum și a furnizorilor cu amănuntul și a altor prestatori de servicii. În plus, Ryanair a afirmat că există dovezi solide conform cărora creșterea numărului de pasageri ar genera creșterea veniturilor provenite din alte activități decât cele aeronautice. Drept dovadă în acest sens, Ryanair a prezentat următorul tabel:

Tabelul 6

Veniturile din alte activități decât cele aeronautice ca procent din venitul total în cazul unor aeroporturi selectate

milioane GBP	2010/11 (%)
Bournemouth	[…]
Liverpool	[…]
Leeds Bradford	[…]
Humberside	[…]
Doncaster Sheffield	[…]
Exeter	[…]
Bristol	[…]
Luton	[…]
Manchester	[…]
Belfast International	[…]

milioane GBP	2010/11 (%)
East Midlands	[…]
Newcastle	[…]
Birmingham	[…]
Glasgow	[…]
Cardiff	[…]
Stansted	[…]
Edinburgh	[…]
Aberdeen	[…]
Southampton	[…]
Media	[…]

Sursa: Indicator de performanță pentru aeroporturile din Regatul Unit.

(144) Ryanair a susținut că, din punctul de vedere al unui operator economic privat în economia de piață, orice ofertă comercială va constitui, în mod normal, o îmbunătățire față de situația actuală la vremea respectivă, atât timp cât se așteaptă ca avantajele marginale să depășească costurile marginale ale acesteia. În plus, Ryanair a susținut că trebuie să se țină seama de faptul că a redus în mod semnificativ cerințele față de alte companii aeriene, dat fiind modelul de afaceri și eficiența operațională a acesteia.

(145) Pentru a oferi mai multe elemente de probă pentru conformitatea acordului său din 2000 cu cerințele pieței, Ryanair a efectuat o comparație între aeroporturi de dimensiuni și cu situații comparabile cu cele ale aeroportului din Lübeck. Elemente de comparație sunt aeroportul din Bournemouth, aeroportul din Grenoble, aeroportul din Knock, aeroportul din Maastricht, aeroportul din Nîmes și aeroportul din Prestwick. Conform unei comparații între taxele plătite de Ryanair la aeroporturile indicate ca elemente de comparație, costurile suportate de Ryanair pe aeroportul din Lübeck au fost, în general, mai mari decât nivelul mediu al costurilor de pe aeroporturile indicate ca elemente de comparație, atât la nivelul celor înregistrate per pasager, cât și al celor înregistrate pe escală. Ryanair a îndemnat Comisia ca, în evaluarea sa dacă acordul din 2000 respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață, să țină cont de analiza comparativă mai mult decât de analiza rentabilității.

(146) Un raport întocmit de Oxera calculează valoarea actualizată netă („VAN") a acordului din 2000. În raport se constată VAN pozitivă de […] EUR. Oxera a efectuat o serie de verificări ale sensibilității în ceea ce privește acest calcul.

5.3.1.2. **Air Berlin**

(147) Air Berlin a afirmat că rutele oferite de Ryanair de pe aeroportul Lübeck se află în concurență directă cu cele oferite de Air Berlin pe aeroportul din Hamburg. Sunt vizate mai ales destinațiile din Londra, Milano și Barcelona, deoarece ambele companii aeriene au aceste destinații în portofoliul lor.

(148) Air Berlin a susținut că scopul strategiei de marketing a Ryanair a fost de a acapara potențialii clienți de la Air Berlin, printre altele. Din cauza prețurilor scăzute ale Ryanair, clienții au trecut de la aeroportul din Hamburg la aeroportul din Lübeck. Air Berlin susține că a suferit pierderi economice substanțiale ca urmare a acordării ajutorului de stat. Air Berlin a trebuit să întrerupă unele zboruri din cauza ofertei paralele a companiei Ryanair pe aeroportul din Lübeck. În plus, Air Berlin a afirmat că îi este greu să deschidă noi destinații de pe aeroportul din Hamburg, atât timp cât Ryanair oferă destinații similare de pe aeroportul din Lübeck pentru prețurile extrem de reduse.

(149) În plus, Air Berlin a făcut referire la închiderea aeroportului din Lübeck pentru 6 zile, de la 19 aprilie 2004, pentru a-și susține argumentele conform cărora Ryanair a plătit pe nedrept taxe scăzute și a existat o concurență între Lübeck și Hamburg. În perioada în care aeroportul a fost închis, Ryanair a trebuit să își transfere traficul de pe aeroportul din Lübeck pe aeroportul din Hamburg. Ca urmare a creșterii tarifelor de aeroport pe aeroportul din Hamburg, Ryanair a suportat costuri suplimentare în valoare de […] EUR, pentru care Ryanair a emis o factură către FLG. Prin urmare, Air Berlin a subliniat că Ryanair a obținut deja un avantaj de […] EUR față de companiile aeriene care operau pe aeroportul din Hamburg în decurs de 6 zile.

(150) Air Berlin și-a susținut în continuare argumentul punând la dispoziție un tabel cu numărul de pasageri și zboruri efectuate înainte (până în 1999) și după (începând din 2000) ce Ryanair a început să opereze zboruri pe aeroportul din Lübeck:

Tabelul 7

Tabelul cu numărul de pasageri și zboruri întocmit de Air Berlin

	Numărul de pasageri (persoane)	Circulația aeronavelor
1997	34 132	[…]
1998	60 520	[…]
1999	48 522	[…]
2000	142 586	[…]
2001	192 726	[…]
2002	244 684	[…]
2003	514 472	[…]

(151) Conform tabelului 7, a existat o creștere semnificativă a numărului de pasageri în 2000, atunci când Ryanair a început să ofere zboruri de pe aeroport. Air Berlin a declarat că rata de 97 % dintre pasagerii respectivi poate fi datorată companiei Ryanair. Acest lucru este pus în perspectivă cu pierderile înregistrate de FLG înainte (până în 1999) și după (începând din 2000) ce Ryanair și-a început activitatea pe aeroportul din Lübeck:

Tabelul 8

Tabel care prezintă pierderile FLG, întocmit de Air Berlin

FLG	Pierderi (în EUR)
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
Total	**[…]**

(152) Pe baza tabelului 7 și a tabelului 8, Air Berlin a susținut că, deși numărul de pasageri aproape s-a dublat între 2002 și 2003, pierderile au crescut în perioada de timp respectivă cu mai mult de […] EUR. În plus, Air Berlin a precizat că FLG a acordat companiei Ryanair condiții preferențiale, reduceri și restituiri, precum și alte plăți. Taxele plătite de Ryanair pentru faptul că utilizează aeroportul din Lübeck au fost mai mici decât taxele prevăzute în lista tarifelor de aeroport în vigoare la momentul respectiv. În plus, Air Berlin a afirmat că Ryanair oferea servicii de comercializare fără a depinde de costurile de comercializare. Potrivit Air Berlin, beneficiile pentru servicii de comercializare plătite companiei Ryanair par a nu avea legătură cu cheltuielile efective de comercializare suportate de Ryanair.

(153) Prin urmare, Air Berlin crede că acordul din 2000 încheiat între FLG și Ryanair nu a îndeplinit cerințele pieței. Potrivit Air Berlin, aeroportul din Lübeck este operat mai degrabă din considerente de politică regională, decât pentru rentabilitate.

(154) Potrivit Air Berlin, disponibilitatea unor condiții preferențiale pentru Ryanair pe aeroportul din Lübeck, pe de o parte, și modalitatea și condiția privatizării condiționate a aeroportului, pe de altă parte, nu prea pot fi analizate separat. Air Berlin nu consideră că acordul de participare cu Infratil este o dovadă a conformității cu principiul operatorului economic privat în economia de piață, deoarece este inclusă o opțiune „put". Dimpotrivă, Air Berlin este de părere că un operator în economia de piață ar fi lansat o nouă procedură de ofertare pentru aeroport în 2005.

(155) În plus, Air Berlin a afirmat că acordul cu Ryanair i-a fost imputat Germaniei. Conform statutului FLG, consiliul de supraveghere trebuie să își dea acordul pentru taxele aferente utilizării aeroportului (punctul 12 din statut). Patru dintre cei șase membri ai consiliului de supraveghere sunt aleși de Hansestadt Lübeck. Prin urmare, Air Berlin a concluzionat că responsabilitatea ar putea să îi aparțină companiei Hansestadt Lübeck. Air Berlin este de părere că anumite declarații ale reprezentanților-cheie ai FLG sunt dovezi în plus privind imputabilitatea acordului în discuție.

5.3.1.3. **Infratil**

(156) Referitor la un posibil ajutor de stat acordat companiei Ryanair, Infratil a declarat că acordul din 2000 era solid din punct de vedere economic, un atu important pentru dezvoltarea aeroportului și în deplină conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață. De asemenea, Infratil este de părere că acordul din 2000 și punerea în aplicare a acestuia nu sunt imputabile companiei Hansestadt Lübeck sau altor entități ale statului. Nici Hansestadt Lübeck, nici consiliul de supraveghere nu a emis ordine sau orientări pentru adoptarea acordului din 2000, și nici nu a controlat adoptarea respectivă.

5.3.1.4. **Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften**

(157) BDF este de părere că condițiile oferite companiei Ryanair de către FLG nu sunt compatibile cu piața internă, deoarece acestea nu îndeplinesc cerințele de transparență și nediscriminare și nu conțin sancțiuni în cazul în care Ryanair nu își îndeplinește obligațiile în temeiul acordului din 2000.

(158) Potrivit BDF, derogările discriminatorii de la listele efective de taxe în favoarea unei anumite companii aeriene conduc la denaturarea puternică a concurenței și la o redistribuire subvenționată a pasagerilor în cadrul aceleiași aglomerări, ceea ce este lipsit de logică pentru economia globală. În plus, BDF a afirmat că o măsură trebuie să fie adusă la cunoștința Comisiei în cazul în care nu se poate exclude faptul că măsura respectivă implică un ajutor de stat. BDF a afirmat că, în anumite condiții, este posibil din punct de vedere legal să se închidă un aeroport german la cererea operatorului.

5.3.2. ***Acordurile din 2010***

5.3.2.1. **Flughafen Lübeck GmbH**

(159) FLG a afirmat că măsura nu a fost imputabilă Germaniei, întrucât acordurile din 2010 au fost negociate de FLG în mod autonom.

5.3.2.2. **Ryanair**

(160) Ryanair a susținut că acordurile din 2010 nu sunt imputabile statului.

(161) Ryanair a afirmat că scrisorile de însoțire nr. 1 și nr. 2 sunt doar scrisori de însoțire scurte care prelungesc durata aranjamentelor existente în temeiul acordului din 2000 al companiei Ryanair. Singurul element nou a fost o rectificare negociată din punct de vedere comercial, adusă sprijinului pentru comercializare din scrisoarea de însoțire nr. 1. Prin urmare, Ryanair a afirmat că implicațiile cele două scrisori de însoțire fac obiectul observațiilor companiei Ryanair cu privire la acordul din 2000.

(162) Ryanair a prezentat un raport întocmit de Oxera ([1]), care evaluează rentabilitatea preconizată a scrisorii de însoțire nr. 1 și a scrisorii de însoțire nr. 2 pe baza planului de afaceri din 2009 ([2]) elaborat de aeroportul din Lübeck înainte de semnarea scrisorilor de însoțire nr. 1 și nr. 2. Raportul indică faptul că, plecând de la premise

([1]) Raportul Oxera, Evaluare economică a principiului operatorului economic privat: Aeroportul din Lübeck, 6 februarie 2015.
([2]) Planul de afaceri „Takeoff Konzept" din 21 decembrie 2009, a se vedea http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf

rezonabile la momentul la care au fost semnate cele două scrisori de însoțire, exista așteptarea ca acestea să fie suficient de rentabile. Un aeroport având comportamentul unui operator economic privat în economia de piață ar fi oferit condiții similare. Potrivit Oxera, acest lucru este valabil și în cazul în care contractul de servicii de comercializare din 2010 ar fi fost analizat împreună cu scrisorile de însoțire din martie și octombrie 2010. Așadar, costurile de comercializare pentru aeroportul din Lübeck au fost incluse în evaluare.

5.3.2.3. **Air Berlin**

(163) Air Berlin a subliniat faptul că în 2010 au fost semnate trei acorduri: Scrisorile adiționale nr. 1 și nr. 2 și acordul de servicii de comercializare din 2010. Comisia ar trebui să ia în considerare toate acordurile din 2010 în evaluarea sa.

5.4. *TAXE PENTRU DEGIVRAREA AERONAVELOR ÎN AEROPORT*

RYANAIR ȘI WIZZ AIR

(164) Ryanair și Wizz Air au afirmat că nu i se pot imputa statului german toate presupusele ajutoare acordate de aeroportul din Lübeck companiei Wizz Air și altor companii aeriene, pe baza hotărârii pronunțate în cauza Stardust Marine ([1]). Wizz Air susține că, deși Hansestadt Lübeck era singurul proprietar al aeroportului în perioada vizată, acest lucru nu este suficient pentru a confirma imputabilitatea statului. Wizz Air susține că lipsa de imputabilitate a Germaniei a fost și mai evidentă în perioada în care Infratil deținea 90 % dintre acțiunile FLG.

(165) Ryanair și Wizz Air a afirmat că taxele respective și orice reduceri reprezintă o pondere nesemnificativă în costurile unei companii aeriene prevăzute pentru activități care implică aeroportul. Potrivit Ryanair, taxele respective nu pot fi analizate separat, deoarece nu există o piață a vânzării cu amănuntul pentru degivrare. O reducere aplicată degivrării este susceptibilă de a fi contrabalansată de avantajele comerciale obținute de către aeroport în altă parte în cadrul negocierilor. Ryanair a invocat hotărârea Charleroi, unde s-a confirmat faptul că „Or, în cadrul aplicării criteriului investitorului privat, este necesar să se aibă în vedere operațiunea comercială în ansamblul său” ([2]).

(166) În cele din urmă, Ryanair și Wizzair au afirmat că prețul lichidului de degivrare perceput pe aeroportul din Lübeck a fost prețul standard perceput pe aeroporturile publice și cele private.

6. **OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE GERMANIA CU PRIVIRE LA TERȚI**

6.1. *OBSERVAȚII CU PRIVIRE LA DECLARAȚIILE COMPANIEI RYANAIR*

(167) Potrivit Germaniei, declarațiile companiei Ryanair indică faptul că FLG a acționat în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață.

(168) Germania a evidențiat în mod deosebit utilitatea abordării companiei Ryanair de a dovedi conformitatea cu condițiile de piață ale acordului printr-o analiză a rentabilității și o analiză comparativă.

(169) Potrivit Germaniei, scrisorile de însoțire nr. 1 și nr. 2 nu sunt relevante pentru prezenta investigație. În primul rând, scrisorile de însoțire din martie și octombrie 2010 nu sunt imputabile statului, întrucât acestea au fost negociate și încheiate în mod autonom de FLG, fără vreo intervenție din partea Hansestadt Lübeck. În al doilea rând, în ceea ce privește scrisoare de însoțire nr. 2, Germania a subliniat că aceasta a constituit doar o prelungire a acordului din 2000 și că, prin urmare, aceasta nu cuprinde nicio modificare substanțială. Prin urmare, toate considerațiile privind acordul din 2000 sunt valabile și în cazul scrisorilor de însoțire.

(170) Germania a afirmat că nu înțelege motivul pentru care acordul de servicii de comercializare din 2010 ar trebui să fie inclus în prezenta investigație, deoarece acesta nu a implicat nicio finanțare din fonduri publice. Costurile prevăzute în acordul de servicii de comercializare din 2010 au fost acoperite de IHK Lübeck. De asemenea, Germania a precizat că acordul de servicii de comercializare din 2010 poate fi considerat ca fiind în conformitate cu standardele pieței. Această afirmație este susținută de observația conform căreia de la FLG au fost percepute mai puține costuri decât pe alte aeroporturi cu un acord similar. Mai mult, acordul de servicii de comercializare încheiat în 2010 cu aeroportul din Lübeck a avut la bază promisiunea companiei Ryanair de a-și extinde portofoliul de zbor cu două destinații.

([1]) Cauza C-482/99, Franța/Comisia („Stardust Marine”), ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Cauza T-196/04, Ryanair/Comisia („Charleroi”), ECLI:EU:T:2008:585.

(171) Un alt punct adăugat de Germania este funcția aeroportului din Lübeck de aeroport de rezervă pentru aeroportul din Hamburg și de infrastructură necesară pentru populația din nordul Germaniei.

6.2. *OBSERVAȚII CU PRIVIRE LA DECLARAȚIILE SGF*

(172) Germania a declarat că SGF nu era o parte interesată în sensul articolului 108 alineatul (2) din TFUE și al articolului 1 litera (h) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 și, prin urmare, nu are dreptul de a prezenta observații. Membrii SGF nu sunt decât proprietarii unui teren aflat la o distanța apropiată de aeroport și, prin urmare, doresc să scape de neplăcerile percepute provocate de operarea aeroportului. Însă, pentru astfel de obiective trebuie să se depună eforturi pe căile de atac legale de la nivel național.

(173) În plus, Germania a susținut că fondul declarațiilor prezentate de SGF era inexact. În primul rând, Germania nu este de acord cu afirmația SGF conform căreia aeroportul din Lübeck nu îndeplinește o funcție de serviciu public. SGF susținuse că aeroportul este operat numai în interesul general în măsura intereselor privind „aviația generală". Germania nu este de acord cu afirmația, deoarece aeroportul din Lübeck are obligația de a funcționa din motive legate de misiuni de serviciu public la nivel de infrastructură și de funcția de rezervă îndeplinită pentru aeroportul din Hamburg. Aceasta din urmă a fost prevăzută oficial în Conceptul privind traficul aerian din Germania de Nord („Norddeutsches Luftverkehrskonzept").

(174) Referitor la contractul de închiriere, Germania și-a reiterat poziția conform căreia nu a existat niciun avantaj pentru FLG ca urmare a vechiului contract de închiriere până la sfârșitul anului 2005, nici ca urmare a noului contract de închiriere din 2006.

(175) De asemenea, Germania a formulat observații cu privire la declarațiile SGF privind investițiile în infrastructură. Germania a afirmat că acordul de urbanism nu este decât un instrument administrativ care poate fi acordat retroactiv și care nici nu este o condiție prealabilă pentru a aproba finanțarea, nici nu are un efect asupra concurenței. În plus, Germania nu este de acord cu faptul că SGF califică investițiile drept măsuri de întreținere, nu măsuri de îmbunătățire a funcției de trafic din aeroport. Germania a susținut că măsurile sunt necesare pentru a asigura conformitatea cu reglementările naționale și internaționale. Potrivit Germaniei, faptul că Ryanair constituie cel mai mare utilizator al aeroportului nu permite să se concluzioneze că această companie aeriană este favorizată.

(176) Referitor la calculele SGF privind perspectivele pe termen mediu ale aeroportului din Lübeck, Germania a afirmat că observațiile prezentate sunt incorecte. Germania susține că a fost dovedită că, la momentul investiției, au existat perspective optimiste pe termen mediu, astfel cum a fost recunoscut de către Comisie în decizia de inițiere a procedurii din 2007.

(177) În plus, Germania a prezentat observații cu privire la afirmațiile SGF conform cărora FLG este o „întreprindere aflată în dificultate". Germania este de părere că orice argumentare din partea SGF întemeiată pe orientările privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate este discutabilă. Potrivit Germaniei, aceste orientări nu sunt aplicabile, întrucât beneficiile acordate nu constituie ajutoare de stat de la bun început. Beneficiile nu au fost niciodată calificate drept ajutoare pentru salvare sau restructurare, sau ar trebui să fie aprobate în temeiul altor orientări.

(178) Germania nu este de acord cu afirmația SGF conform căreia Hansestadt Lübeck a susținut că nu a fost posibilă închiderea aeroportului și că aceasta nu a luat în considerare o astfel de posibilitate. Potrivit Germaniei, Hansestadt Lübeck a avut în vedere această opțiune, însă a decis să nu o adopte, deoarece calculele au condus la concluzia că aceasta nu ar fi cea mai economică decizie. În plus, Germania a clarificat faptul că un aeroport nu poate fi închis pe bază ad-hoc, datorită punctului 45 alineatul (1) din LuftVZO. Facilitățile aeroportuare constituie un bun public și sunt supuse obligației de funcționare. Prin urmare, pentru a putea închide aeroportul, autorizația de funcționare ar trebui să fie retrasă ca urmare a unei proceduri legislative îndelungate. Germania susține că aprobarea retragerii autorizației este exclusă în cazul în care autoritatea administrativă responsabilă consideră că interesul public înclină în favoarea funcționării în continuare a aeroportului. Așadar, o tentativă de a închide aeroportul nu ar fi imposibilă, însă ar fi cu siguranță dificilă, anevoioasă și, prin urmare, costisitoare. S-a menționat că astfel de consecințe au apărut la închiderea aeroportului Berlin-Tempelhof. Prin urmare, Germania a considerat că decizia de a elimina opțiunea de închidere a aeroportului și, mai degrabă, de a dezvolta și a investi în infrastructură pentru a atrage un investitor privat este cea mai economică decizie. Privind retroactiv, aceasta a fost abordarea corectă, întrucât a fost găsit un investitor privat.

6.3. *OBSERVAȚII CU PRIVIRE LA DECLARAȚIILE COMPANIEI AIR BERLIN*

(179) Potrivit Germaniei, companiei Air Berlin i-ar fi fost acordate aceleași avantaje ca și companiei Ryanair dacă ar fi îndeplinit aceleași criterii privind numărul de pasageri și frecvența zborurilor. În schimb, Air Berlin a negat orice ofertă de negociere cu FLG, întrucât aceasta nu a intenționat niciodată să înceapă să presteze servicii pe aeroportul din Lübeck. Dimpotrivă, Air Berlin nu s-a opus niciodată condițiilor în care Ryanair operează pe

aeroportul din Hamburg. În plus, mai multe companii aeriene au reclamat, printre altele înaintea Comisiei, faptul că Air Berlin a beneficiat de ajutor de stat semnificativ din partea Emiratelor Arabe Unite. Prin urmare, aceasta nu se poate prezenta drept victimă față de Ryanair, principalul său concurent.

(180) Germania nu a fost de acord cu observațiile companiei aeriene Air Berlin în ceea ce privește existența concurenței între aeroportul din Lübeck și aeroportul din Hamburg. Germania se referă, în mod specific, la faptul că aeroportul din Hamburg a avut de 70 de ori mai mulți pasageri decât aeroportul din Lübeck în 2000, când a fost semnat acordul din 2000 cu Ryanair. Lipsa plângerilor din partea altor aeroporturi arată că nu a existat nicio concurență între cele două aeroporturi. De asemenea, Germania a adăugat că aeroportul din Hamburg și cel din Rostock au crescut în 2008, în timp ce numărul de pasageri de pe aeroportul din Lübeck a scăzut cu 10 %.

(181) De asemenea, Germania a respins argumentul companiei Air Berlin conform căruia ar fi existat un avantaj economic pentru Ryanair. Germania a afirmat că Air Berlin a utilizat calcule incorecte și că singurul test relevant pentru a evalua dacă un acord între un aeroport și o companie aeriană este în conformitate cu piața este principiul operatorului economic privat în economia de piață. Germania consideră că acordurile cu Ryanair au îndeplinit cerințele pieței, întrucât perspectivele pe termen lung ale aeroportului au fost pozitive în 2000.

6.4. *OBSERVAȚII CU PRIVIRE LA DECLARAȚIILE BDF*

(182) Germania a subliniat faptul că Air Berlin este un membru al BDF, ceea ce conduce la existența unor legături strânse și la suprapunerea declarațiilor. Germania nu a fost de acord că FLG ar crea cererea în mod artificial prin aplicarea unor prețuri extrem de reduse și că FLG s-ar abate de la lista de taxe într-un mod discriminatoriu în favoarea unei companii aeriene. Potrivit Germaniei, FLG nu ar fi avut niciun motiv să facă discriminare împotriva companiilor aeriene unice cu scopul de a crește cererea. Dimpotrivă, mai multe companii aeriene ar fi însemnat o activitate mai intensă pe aeroportul din Lübeck. Așadar, Germania afirmă că orice companie aeriană ar fi putut să încheie un acord cu aeroportul din Lübeck în condiții similare dacă ar fi făcut o ofertă comparabilă cu cea a companiei Ryanair.

7. **EVALUARE**

7.1. *INTRODUCERE*

(183) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”. Criteriile menționate la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Pentru a stabili dacă o măsură constituie ajutor de stat, trebuie să fie îndeplinite următoarele condiții:

— beneficiarul este o întreprindere;

— măsura conferă un avantaj;

— avantajul este acordat din resurse de stat;

— avantajul este selectiv; și

— măsura denaturează sau amenință să denatureze concurența și este susceptibilă de a afecta schimburile comerciale între statele membre.

(184) Astfel, trebuie să se stabilească dacă respectivele criterii sunt îndeplinite în legătură cu fiecare dintre măsurile avute în vedere, și anume:

— un posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG,

— un posibil ajutor de stat acordat în favoarea Infratil,

— un posibil ajutor de stat acordat în favoarea Ryanair și

— taxele pentru degivrarea aeronavelor în aeroport.

(185) Referitor la un posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG, Comisia va analiza mai întâi dacă mai există un posibil beneficiar al ajutorului de stat, adică FLG, iar în caz contrar, dacă FLG își desfășoară în continuare activitatea economică. În plus, Comisia trebuie să analizeze dacă avantajul asociat oricărui posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG ar fi putut fi transferat succesorilor acesteia, și anume dacă a existat o continuitate economică.

(186) Referitor la un posibil ajutor de stat acordat în favoarea Ryanair, Comisia va analiza doar acordul din 2000. La data prezentei decizii, Comisia nu dispune de informații suficiente la dosar pentru a analiza dacă acordurile ulterioare, în special cele încheiate în 2010, constituie ajutor de stat în favoarea Ryanair. Așadar, aceste acorduri vor fi analizate într-o decizie separată.

7.2. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA FLG*

7.2.1. ***Beneficiarul posibilului ajutor de stat***

(187) Comisia a inițiat procedura oficială de investigare cu privire la un posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG. Însă, în ianuarie 2013, o parte din activele FLG au fost vândute companiei Yasmina. FLG a fuzionat cu Hansestadt Lübeck, iar entitatea juridică FLG a fost desființată. În 2014, Yasmina a anunțat intrarea în insolvență, procedura de insolvență fiind deschisă în aprilie 2014. În august 2014, PuRen a preluat activele companiei Yasmina.

(188) În cazurile în care Comisia ia o decizie negativă prin care dispune recuperarea ajutorului incompatibil acordat unei întreprinderi în sensul articolelor 107 și 108 din tratat, obligația de recuperare poate fi extinsă pentru a include o nouă întreprindere căreia beneficiarul ajutorului în cauză i-a transferat sau i-a vândut o parte din sau toate activele sale, atunci când structura transferului sau vânzării respective demonstrează că există o continuitate economică între cele două societăți.

(189) În cazul în care Comisia ar constata că a fost acordat un ajutor incompatibil în favoarea FLG, care trebuia să fie recuperat, aceasta ar trebui să analizeze pentru a afla cine a beneficiat de ajutor și cărei companii ar trebui să îi revină obligația de recuperare. În cazul în care nu ar exista nicio companie asupra căreia ar putea fi extinsă obligația de recuperare, Comisia nu ar trebui să analizeze dacă a fost acordat un ajutor în favoarea FLG. Prin urmare, Comisia consideră că este adecvat ca mai întâi să se analizeze dacă a existat continuitate economică între FLG și Yasmina și dacă obligația de recuperare poate fi extinsă asupra companiei Yasmina (a se vedea secțiunea 7.2.2), precum și dacă PuRen, cumpărătorul activelor companiei Yasmina, ar fi putut să beneficieze de ajutor (a se vedea secțiunea 7.2.3). Apoi Comisia analizează dacă activitatea economică ce ar fi putut beneficia de ajutor se desfășoară în continuare (a se vedea secțiunea 7.2.4). Întrebarea dacă măsurile prevăzute în favoarea FLG au inclus un ajutor de stat și, în caz afirmativ, dacă un astfel de ajutor a fost compatibil, va trebui să fie examinat doar dacă se poate identifica un beneficiar al ajutorului, și anume, fie dacă a existat o continuitate economică între FLG și Yasmina sau PuRen, fie dacă ajutorul a rămas la nivelul de activitate economică, adică la nivelul operării aeroportului din Lübeck.

7.2.2. ***Continuitatea economică dintre FLG și Yasmina***

(190) În decizia sa privind vânzarea de active ale companiei aeriene Alitalia ([1]), Comisia a considerat că, în cazul în care activele sunt achiziționate la prețul pieței și nu indică o continuitate economică între vechea companie și noua structură, nu se poate presupune că noua structură a beneficiat de avantajul competitiv creat de ajutorul de stat care a fost deja acordat companiei inițiale.

(191) Conform jurisprudenței constante ([2]), continuitatea economică între entitatea inițială și noua structură se stabilește pe baza unui set de indicatori. Acest set de indicatori a fost confirmat de către Curte în cauza Ryanair/Comisia ([3]). Acesta nu este însă un set de cerințe cumulative obligatorii care trebuie să fie îndeplinite toate în fiecare caz ([4]). Atunci când se analizează continuitatea economică între două entități, următorii factori pot fi luați în considerare:

— domeniul de aplicare al activelor vândute (active și pasive, menținerea forței de muncă, active grupate),

([1]) Decizia Comisiei din 12 noiembrie 2008 având ca obiect ajutorul de stat N 510/2008, – Italia – Vânzare de active ale companiei aeriene Alitalia (JO C 46, 25.2.2009, p. 6).

([2]) Cauzele C-328/99 și C-399/00, Italia și SIM 2 Multimedia/Comisia, ECLI:EU:C:2003:252; Decizia Comisiei din 17 septembrie 2008, ajutoarele de stat N 321/2008, N 322/2008 și N 323/2008 – Grecia – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services (JO C 18, 23.1.2010, p. 9); Decizia Comisiei din 12 noiembrie 2008 având ca obiect ajutorul de stat N 510/2008 – Italia – Vânzare de active ale companiei aeriene Alitalia (JO C 46, 25.2.2009, p. 6); Decizia Comisiei din 4 aprilie 2012 SA.34547 – Franța – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire (JO C 305, 10.10.2012, p. 5.).

([3]) Cauza T-123/09, Ryanair Ltd/Comisia, ECLI:EU:T:2012:164.

([4]) Cauza T-123/09, Ryanair Ltd/Comisia, ECLI:EU:T:2012:164, punctul 156.

— prețul de vânzare,

— identitatea cumpărătorului (cumpărătorilor),

— momentul vânzării (după inițierea evaluării preliminare, procedura oficială de investigare sau decizia finală) și

— logica economică a funcționării.

7.2.2.1. **Domeniul de aplicare al activelor vândute**

(192) De la bun început, Comisia ia act de faptul că, în principiu, o preluare completă a activelor vânzătorului de către cumpărător poate indica faptul că există continuitate economică între cumpărător și vânzător. Cu toate acestea, este posibil ca acest lucru să nu fie valabil în cazul în care evaluarea globală arată că domeniul de aplicare al vânzării este lăsat la discreția pieței. De exemplu, în cazul în care domeniul de aplicare al vânzărilor rezultă ca urmare a unui proces deschis, transparent, nediscriminatoriu și necondiționat al procedurii de licitație, acest lucru poate indica discontinuitatea economică. În acest context, ofertanții ar trebui să aibă posibilitatea de a decide în mod liber dacă să liciteze pentru fiecare activ, un grup de active sau toate activele, și aceștia nu ar trebui să fie obligați să semneze contracte încheiate de către vânzător, și ar trebui să aibă posibilitatea de a alege în mod liber dacă doresc să preia toți angajații vânzătorului, o parte dintre aceștia sau să nu preia niciun angajat.

(193) Comisia observă că în anunțul de participare publicat pentru vânzarea activelor FLG s-a specificat faptul că ofertanții pot fie să achiziționeze 90 % din acțiunile FLG, fie să ajungă la o soluție economică comparabilă pentru preluarea activității de operare a aeroportului. Prin urmare, acest lucru a permis ofertanților să liciteze pentru acțiunile companiei FLG, să liciteze pentru active sau pachete de active sau să găsească o altă soluție economică, cum ar fi închirierea de active. Acest lucru a fost confirmat în nota de informare transmis tuturor ofertanților interesați înainte ca aceștia să își exprime interesul. Prin urmare, a fost clar pentru ofertanții interesați faptul că se pot oferi să achiziționeze acțiuni sau să achiziționeze active ori pachete de active. Într-adevăr, din cei cinci ofertanți care au depus o ofertă orientativă, doi ofertanți s-au oferit să achiziționeze active, iar ceilalți ofertanți s-au oferit să achiziționeze acțiuni. Din cei trei ofertanți care au depus oferte irevocabile, doi ofertanți s-au oferit să achiziționeze active, iar un ofertant s-a oferit să achiziționeze acțiuni. 3Y, societatea holding a companiei Yasmina, a oferit cel mai mare preț pentru preluarea unui grup de active. Potrivit Germaniei, Yasmina a preluat aproximativ […] % din activele FLG pe baza valorii contabile globale a activelor comparativ cu valoarea activelor preluate. Printre elementele necumpărate se numără […].

(194) Comisia observă că elementele neachiziționate au făcut obiectul a două contracte de închiriere încheiate între Yasmina și Hansestadt Lübeck. Unul a vizat infrastructura aeroportuară și terenul care făcuse obiectul unui contract de închiriere între FLG și Hansestadt Lübeck înainte de vânzare. Acest contract de închiriere a fost preluat de Yasmina. Celălalt a vizat activele rămase ale aeroportului, care fuseseră transferate de la FLG la Hansestadt Lübeck atunci când FLG a fost absorbită de Hansestadt Lübeck.

(195) Faptul că FLG a fost vândută în cadrul unui transfer de active și că nu s-a achiziționat de către cumpărător o proporție mare de active indică lipsa continuității economice. Pe de altă parte, Yasmina a închiriat activele care nu au făcut obiectul achiziționării de la Hansestadt Lübeck, ceea ce indică faptul că, în urma procedurii de licitație, Yasmina a putut utiliza toate activele. Acest lucru indică mai degrabă existența unei situații de continuitate economică.

(196) În ceea ce privește forța de muncă, contractul de vânzare prevedea faptul că angajații vor fi preluați de către Yasmina în conformitate cu punctul 613a din Codul civil german (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB). Punctul 613a din BGB este întemeiat pe Directiva 2001/23/CE a Consiliului ([1]). Acest punct stipulează drepturile și obligațiile în cazul unui transfer al unei unități economice. În mod concret, în conformitate cu punctul 613a, „[î]n cazul în care o unitate economică sau o parte a acesteia este transferată unui alt proprietar în cadrul unei tranzacții legale, acesta din urmă preia drepturile și obligațiile în cadrul raporturilor de muncă existente la momentul realizării transferului. În cazul în care aceste drepturi și obligații sunt reglementate de dispozițiile legale ale unui acord colectiv sau ale unui contract de lucrări, acestea devin parte integrantă a raportului de muncă dintre noul proprietar și angajat și nu pot fi modificate în detrimentul angajatului înainte de sfârșitul anului, după data transferului…” ([2]). În plus, angajatorul anterior sau noul proprietar trebuie să informeze angajații afectați de un transfer în scris înainte de realizarea transferului, iar angajatul poate contesta în scris transferul raportului de muncă.

([1]) Directiva 2001/23/CE a Consiliului din 12 martie 2001 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități (JO L 82, 22.3.2001, p. 16).
([2]) Bürgerliches Gesetzbuch [BGB] Aug. 18. 1896, para 613a 242.

(197) Pe baza acestei dispoziții legale, forța de muncă a fost informată cu privire la transfer și a fost preluată în cazul în care nu au fost exprimate obiecții. În acest caz, FLG a avut […] angajați, dintre care […] au obiectat cu privire la preluare. Acești angajați au fost transferați pentru a fi angajați ai companiei Hansestadt Lübeck.

(198) Transferul activelor nu a inclus nicio condiție care să depășească obligațiile juridice, cum ar fi o condiție privind numărul angajaților care să fie preluați sau o obligație de a păstra angajații dincolo de obligațiile contractuale obișnuite, astfel cum sunt definite de legislația muncii.

(199) Singura prevedere contractuală legată de angajați este o atenționare cu privire la legislația muncii aplicabilă; în general, faptul că majoritatea angajaților au fost transferați nu indică neapărat faptul că a existat o continuitate economică ([1]).

(200) Cu toate acestea, ținând cont de toate aspectele, dat fiind faptul că Yasmina s-a aflat, prin combinația vânzărilor unei părți din active cu încheierea a două contracte de închiriere pentru activele rămase, în poziția de a utiliza toate activele deținute și utilizate anterior de către FLG, domeniul de aplicare al activelor vândute indică mai degrabă faptul că există o situație de continuitate economică.

7.2.2.2. **Prețul de vânzare**

(201) Pentru a se evita continuitatea economică, activele trebuie să fie vândute la prețul pieței, de exemplu în cadrul unei proceduri de ofertare deschise, transparente, nediscriminatorii și necondiționate.

(202) Comisia trebuie să analizeze dacă activele FLG au fost vândute într-adevăr în cadrul unei proceduri de ofertare deschise, transparente, nediscriminatorii și necondiționate ofertantului care a depus oferta cu prețul cel mai mare, ținând seama de securitatea tranzacției.

(203) În primul rând, Comisia observă că invitația de a prezenta o exprimare a interesului pentru activele FLG nu a cuprins nicio limitare în ceea ce privește părțile care puteau depune oferte și nu a impus condiții potențialilor ofertanți. Orice entitate putea depune o ofertă în cadrul procesului de ofertare. În plus, aceasta a fost făcută public prin publicarea sa în suplimentul electronic la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(204) În al doilea rând, în ceea ce privește principiul transparenței, Comisia constată că ofertanții au avut la dispoziție mai mult de o lună pentru a decide dacă să prezinte o exprimare a interesului pe baza unei note de informare care putea fi solicitat din partea vânzătorului. Ulterior, investitorii care au prezentat o exprimare a interesului au avut la dispoziție aproximativ trei săptămâni pentru a evalua informațiile care le-au fost furnizate în cadrul unui proces de diligență ([2]) și să decidă dacă să depună o ofertă orientativă până la data de 15 octombrie 2012. Toți investitorii care au prezentat oferte orientative au avut posibilitatea de a participa la o ședință de informare cu vânzătorul. Termenul de depunere a ofertelor irevocabile a fost 20 noiembrie 2012.

(205) Comisia constată, de asemenea, faptul că, deja înainte de publicarea anunțului de participare, vânzătorul a stabilit criteriile potrivit cărora urma să fie selectată cea mai bună ofertă din punct de vedere economic și a comunicat ofertanților criteriile relevante de la începutul procedurii.

(206) În al treilea rând, nu a existat nicio discriminare între ofertanți în nicio etapă a procedurii de ofertare. Toți ofertanții au primit aceleași informații și clarificări cu privire la normele și procedurile de licitație, la termenele pentru depunerea ofertelor și la FLG. Niciunui ofertant nu i s-a oferit exclusivitate în cadrul negocierilor. În faza finală, trei ofertanți au depus oferte irevocabile.

(207) După evaluarea ofertelor ferme pe baza criteriilor stabilite înainte de începutul procedurii, Hansestadt Lübeck a ajuns la concluzia că 3Y a prezentat cea mai bună ofertă din punct de vedere economic. Hansestadt Lübeck a sugerat încheierea contractului de vânzare cu Bürgerschaft. La 29 noiembrie 2012, Bürgerschaft a decis să accepte oferta companiei Yasmina, iar activele FLG au fost vândute companiei 3Y, care înființase compania Yasmina în acest scop, producând efecte de la 1 ianuarie 2013.

([1]) Decizia Comisiei din 4 aprilie 2012 SA.34547 – France – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

([2]) Un proces de diligență constă în examinarea, în mod normal de către un cumpărător, a unui posibil obiectiv de fuzionare, achiziție, privatizare sau a unei tranzacții financiare similare desfășurate la nivel corporativ.

(208) În al patrulea rând, o procedură de ofertare pentru vânzarea de active este necondiționată atunci când un cumpărător potențial are, în general, libertatea de a achiziționa activele și de a le utiliza în scopuri proprii, indiferent dacă desfășoară sau nu anumite activități ([1]). În acest context, Comisia ia act de faptul că în anunțul de participare publicat pentru vânzarea activelor FLG s-a specificat faptul că cumpărătorul ar trebui să opereze în continuare aeroportul. În plus, Yasmina, ofertantul câștigător, a plătit un preț final în valoare de […] EUR pentru achiziționarea de active ale FLG. Yasmina a încheiat, de asemenea, două contracte de închiriere pentru infrastructura, terenul și activele aflate în proprietatea companiei Hansestadt Lübeck. Valoarea contractelor de închiriere a fost de […] EUR pe an și, respectiv, […] EUR pe an. În același timp, Hansestadt Lübeck s-a angajat să acorde un ajutor pentru investiții în valoare de […] EUR companiei Yasmina dacă sunt îndeplinite anumite condiții. Vânzările de active ale FLG au fost direct legate de viitorul ajutor pentru investiții acordat companiei Yasmina. Deoarece ajutorul viitor a fost mai mare decât prețul de achiziție, prețul de vânzare a fost negativ.

(209) Prin prisma acestor elemente, Comisia pune sub semnul întrebării caracterul necondiționat al procedurii de ofertare. În cazul în care vânzarea de active se realizează printr-o licitație condiționată, nu se poate prezuma că tranzacția a fost conformă cu condițiile pieței din cauza procedurii de ofertare. Prin urmare, Comisia nu este în măsură să concluzioneze cu privire la problema dacă Yasmina a plătit prețul pieței pentru activele FLG. În cazul în care Yasmina a plătit într-adevăr mai puțin decât prețul pieței, acest lucru ar indica existența unei situații de continuitate economică.

7.2.2.3. **Identitatea cumpărătorului**

(210) Cumpărătorul a fost Yasmina, o filială a 3Y. Unicul acționar al 3Y a fost Adel Mohamed Saleh M. Alghanmi, un cetățean al Arabiei Saudite. Yasmina a fost o întreprindere privată care nu a avut anterior legături cu FLG sau Hansestadt Lübeck. Faptul că Yasmina era independentă de FLG și de autoritățile publice indică faptul că nu există continuitate economică. Prin urmare, Comisia concluzionează că identitatea cumpărătorului nu sugerează existența unei situații de continuitate economică.

7.2.2.4. **Momentul vânzării**

(211) Hansestadt Lübeck a intenționat să privatizeze aeroportul înainte să se inițieze investigații de către Comisie. După ce prima privatizare cu vânzare către Infratil a eșuat în 2009, Hansestadt Lübeck a lansat o a doua încercare în anul 2012, reușind să privatizeze aeroportul prin vânzare către Yasmina. Vânzarea către Yasmina a avut loc după deciziile de inițiere a procedurii din 2007 și 2012, însă înaintea adoptării unei decizii finale de către Comisie. Faptul că vânzarea aeroportului face parte din eforturile perpetuate ale Hansestadt Lübeck de a privatiza aeroportul indică faptul că nu este vorba de o încercare intenționată de a evita recuperarea ajutorului. Calendarul procesului de vânzare indică faptul că nu a existat o continuitate economică.

(212) În plus, Curtea a susținut anterior că există o continuitate economică atunci când există „împrejurarea obiectivă că transferul are ca efect eludarea obligației de restituire a ajutorului în litigiu" ([2]). Cu toate acestea, având în vedere că, în cazul de față, nu a existat nicio decizie a Comisiei cu privire la existența ajutorului în cazul aeroportului din Lübeck din anul 2007, atunci când a fost prima dată deschis cazul, nu se poate concluziona că a existat o astfel de intenție la momentul privatizării. Dimpotrivă, în acest caz, Hansestadt Lübeck a acționat într-o manieră coerentă din punct de vedere economic, întrucât s-a avut în vedere privatizarea aeroportului înainte să apară situația în care Comisia a început să suspecteze acordarea unui posibil ajutor de stat în cazul aeroportului din Lübeck ([3]).

(213) Mai mult decât atât, Curtea a susținut anterior că poate exista continuitate economică în cazul în care se înființează o societate pentru a continua o parte din activitățile unei întreprinderi care a devenit insolvabilă ([4]). Însă nu se pune problema în acest caz, întrucât Hansestadt Lübeck a inițiat și a finalizat vânzarea către Yasmina fără ca FLG să devină insolvabilă. Prin urmare, Comisia concluzionează că momentul vânzării nu sugerează existența unei situații de continuitate economică.

7.2.2.5. **Logica economică a funcționării**

(214) În documentul său de exprimare a interesului, Yasmina prezentat un ambițios plan de afaceri care a avut drept scop transformarea aeroportului din Lübeck într-un aeroport modern care să fie atractiv pentru o varietate de întreprinderi. Planul a fost de a atrage întreprinderi cu un complex de afaceri modern și de înaltă tehnologie, care urma să includă cinematografe, bănci, cafenele, restaurante și spații de parcare și să dispună de piste de încercare

([1]) Comunicare a Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, (JO C 262, 19.7.2016, p. 1), considerentul 94.
([2]) Cauza T-415/05, Grecia/Comisia, ECLI:EU:T:2010:386, punctul 146.
([3]) *Ibid.* Curtea a constatat că inconsecvența economică ar putea indica o continuitate financiară.
([4]) Cauza C-610/10, Comisia/Spania [2012], ECLI:EU:C:2012:781, punctul 106.

speciale, o pistă de karting, un patinoar, magazine de modă de lux, un hotel cochet, un centru de convenții și un sat de modă cu vânzare angro. În plus, a fost prevăzută construcția unui sat de transport marfă pentru a conecta căile navigabile cu cele terestre și cele aeriene și pentru a facilita transportul. Aceasta a inclus posibilități de stocare, piste mai lungi și o infrastructură de întreținere. În plus, a fost avută în vedere modificarea suplimentară a planului de afaceri actual, cum ar fi introducerea de combustibil ieftin pentru aeronave mici, a serviciului de auto-înregistrare a pasagerilor, a operațiunilor fixe pentru pasageri VIP de lux, precum și a acțiunii de promovare a locației aeroportului pentru spectacole aviatice și expoziții aeronautice. În același timp, aeroportul din Lübeck urma să funcționeze în continuare ca aeroport, și anume să ofere zboruri charter și regulate. Dintr-o perspectivă *ex ante*, aeroportul din Lübeck urma să rămână un aeroport, însă cu un plan de afaceri modificat.

(215) Comisia observă că, deși conceptul economic al companiei Yasmina era diferit de activitățile desfășurate de FLG, Yasmina intenționa totuși să desfășoare activități aeronautice similare celor desfășurate de FLG. Ținând cont de toate aspectele, se pare că există elemente care indică existența unei continuități economice. Faptul că, *ex post*, Yasmina a putut să desfășoare doar un număr redus de activități aeronautice, deoarece Ryanair a părăsit aeroportul din Lübeck pentru a începe operarea de zboruri de pe aeroportul din Hamburg din apropiere, nu modifică această concluzie.

7.2.2.6. **Concluzie privind continuitatea economică între FLG și Yasmina**

(216) Comisia observă că unii indicatori sugerează faptul că nu există o continuitate economică între FLG și Yasmina, iar alții indică existența unei continuități economice. Ceea ce este cel mai important, Comisia nu poate exclude faptul că Yasmina a plătit mai puțin decât prețul pieței pentru activele companiei FLG. Prin urmare, deși unii indicatori evidențiază lipsa continuității economice, Comisia nu poate exclude faptul că a existat totuși o continuitate economică între FLG și Yasmina. Însă Comisia observă că, în orice caz, 3Y și Yasmina au fost dizolvate între timp. Astfel, chiar dacă ar fi existat o continuitate economică între FLG și Yasmina, obligația de recuperare nu ar mai fi putut fi extinsă asupra companiei Yasmina.

7.2.3. ***Continuitatea economică între FLG și PuRen***

(217) Dacă ar exista o continuitate economică între FLG și Yasmina, și având în vedere că Yasmina a fost dizolvată între timp, Comisia trebuie să analizeze dacă cumpărătorul activelor companiei Yasmina a beneficiat de un posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG și dacă obligația de recuperare ar trebui să fie extinsă asupra acestui cumpărător.

(218) Înainte ca Yasmina să fie dizolvată, activele sale au fost vândute unui alt investitor privat, PuRen. Comisia ia act de faptul că activele companiei Yasmina au fost vândute în cadrul unei proceduri de insolvență sub control judiciar în conformitate cu dreptul german al insolvenței ([1]). Acest lucru pare să indice că, în orice caz, dacă ar fi existat continuitate economică între FLG și Yasmina, lanțul continuității economice ar fi fost întrerupt în acest stadiu. Așadar PuRen nu a beneficiat de un posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG.

7.2.4. ***Avantajul pentru activitatea economică vândută***

(219) Nu mai există nici principala activitate economică desfășurată de FLG, și anume operarea aeroportului din Lübeck, având în vedere că aeroportul din Lübeck a încetat să opereze zboruri regulate și zboruri charter. La data prezentei decizii, nicio companie aeriană nu deservește aeroportul din Lübeck. Prin urmare, nici activitatea economică vândută nu ar fi putut beneficia de un posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG.

(220) În plus, Comisia trebuie să analizeze dacă prețul de vânzare negativ plătit de Yasmina pentru activele FLG ar fi putut totuși să ofere un avantaj activității economice vândute ([2]), în acest caz, aeroportului. În acest scop, Comisia trebuie să analizeze dacă Hansestadt Lübeck s-a comportat asemenea unui operator economic privat în economia de piață. Costurile asociate vânzării aeroportului ar trebui să fie comparate cu costurile unui scenariu contrafactual, care ar fi putut fi, în cazul de față, închiderea aeroportului sau operarea în continuare a aeroportului de către FLG.

(221) Cu toate acestea, dat fiind faptul că, la data prezentei decizii, nicio companie aeriană nu deservește aeroportul și că, prin urmare, nu se oferă zboruri regulate sau charter către sau de pe aeroportul din Lübeck, Comisia consideră că nu este necesar să se analizeze dacă prețul de vânzare negativ a oferit un avantaj activității economice vândute. Activitatea economică vândută a dispărut de pe piață.

([1]) Dreptul insolvenței („Insolvenzordnung") din 5 octombrie 1994 (BGBl. I S. 2866), modificat ultima dată prin articolul 16 din Legea din 20 noiembrie 2015 (BGBl. I S. 2010).

([2]) A se vedea Decizia Comisiei din 27 februarie 2008 privind ajutorul de stat C 46/07 (ex NN 59/07) pe care România l-a pus în aplicare în favoarea întreprinderii Automobile Craiova (fostă Daewoo România) (JO L 239, 6.9.2008, p. 12).

(222) Această constatare nu aduce atingere aprecierii dacă cea mai recentă vânzare a aeroportului din Lübeck companiei Stöcker a implicat un ajutor de stat pentru cumpărător. În plus, Comisia reamintește Germaniei că orice măsură care vizează pregătirea aeroportului din Lübeck pentru a prelua zboruri regulate sau charter în viitor este supusă controlului din punctul de vedere al ajutorului de stat și ar trebui să fie adusă la cunoștința Comisiei.

7.2.5. ***Concluzii***

(223) Comisia constată că nu este necesar să ia o decizie cu privire la problema dacă un posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, în caz afirmativ, dacă un astfel de ajutor de stat ar putea fi declarat compatibil cu piața internă. Entitatea juridică FLG a fost desființată, aceasta încetându-și activitatea economică. În plus, chiar dacă ar exista o continuitate economică între FLG și Yasmina, nu ar mai fi posibilă recuperarea ajutorului de la Yasmina, întrucât aceasta a fost dizolvată, iar activele sale au fost vândute în cadrul procedurii de insolvență sub control judiciar în conformitate cu dreptul german al insolvenței.

7.3. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA INFRATIL*

7.3.1. ***Vânzarea acțiunilor deținute în FLG***

7.3.1.1. **Avantajul**

(224) În sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, un avantaj reprezintă orice beneficiu economic pe care o întreprindere nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului ([1]).

(225) În conformitate cu articolul 345 din TFUE, „Tratatele nu aduc atingere regimului proprietății în statele membre". Privatizarea unei firme – un transfer din sectorul public în sectorul privat – este o opțiune de politică economică care, în sine, este de competența exclusivă a statelor membre.

(226) În conformitate cu jurisprudența constantă ([2]) și cu practica Comisiei ([3]), atunci când un stat membru vinde acțiuni din întreprinderi, cumpărătorul nu beneficiază de un avantaj în cazul în care comportamentul statului membru este în concordanță cu cel al unui operator economic privat în economia de piață. Această situație este valabilă atunci când un acționar privat ipotetic, motivat de perspectivele de profit, ar fi încheiat tranzacția. Astfel, considerațiile non-economice, cum ar fi motivele de politică industrială, considerațiile privind ocuparea forței de muncă sau obiectivele de dezvoltare regională nu pot fi luate în considerare. Acest principiu a fost confirmat în repetate rânduri de către Comisie și de către Curte ([4]).

(227) În hotărârea sa pronunțată în cauza Stardust Marine, Curtea a afirmat că, „[…] pentru a examina dacă statul a adoptat conduita unui investitor prudent care funcționează într-o economie de piață, este necesar să privim în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de sprijin financiar pentru a evalua raționalitatea economică a conduitei statului și, astfel, să ne abținem de la a efectua orice analiză pe baza unei situații ulterioare." ([5])

(228) Prin urmare, pentru a analiza dacă Hansestadt Lübeck a acționat asemenea unui operator economic privat în economia de piață atunci când a privatizat aeroportul din Lübeck, este necesar să se evalueze diferitele opțiuni pe care Hansestadt Lübeck le-a avut la momentul respectiv pentru a verifica dacă Hansestadt Lübeck a ales opțiunea cea mai avantajoasă din punct de vedere financiar disponibilă. În principiu, o analiză efectuată de către una sau mai multe societăți de audit independente poate servi drept dovadă a valorii de piață a unei tranzacții.

(229) În 2004, Hansestadt Lübeck a comandat o evaluare a procedurii de închidere și continuare a activității aeroportului la o bancă privată independentă ([6]) („studiul Berenberg"). Studiul Berenberg a analizat, într-un scenariu pesimist și un scenariu optimist, valoarea următoarelor opțiuni:

([1]) Cauza C-342/96, Regatul Spaniei/Comisia, ECLI:EU:C:1999:210, punctul 41; cauza C-39/94, Syndicat francais de l'Express international (SFEI) și alții/La Poste și alții, ECLI:EU:C:1996:285, punctul 60.
([2]) A se vedea, de exemplu: Cauza T-296/97, Alitalia/Comisia, ECLI:EU:T:2000:289; cauzele T-228/99 și T-233/99, WestLB/Comisia, ECLI:EU:T:2003:57; cauza T-366/00, Scott SA/Comisia, ECLI:EU:T:2007:99; cauzele C-328/99 și C-399/00, Italia și SIM 2 Multimedia/Comisia, ECLI:EU:C:2003:252; cauza T-358/94, Air France/Comisia, ECLI:EU:T:1996:194.
([3]) Al douăzeci și treilea raport privind politica în domeniul concurenței, 1993, p. 255.
([4]) Decizia Comisiei C(2013) 3546 final din 19 iunie 2013, SA.36197(N/2013) – Privatizarea ANA în Portugalia – Aeroportos de Portugal (JO C 256, 5.9.2013, p. 3); cauza C-40/85, Belgia/Comisia, ECLI:EU:C:1986:305.
([5]) Cauza C-482/99, Franța/Comisia („Stardust Marine"), ECLI:EU:C: 2002:294, punctul 71.
([6]) Evaluare realizată de către Berenberg Consult GmbH (o filială a Hamburger Privatbank Berenberg).

Tabelul 9

Opțiunile HL și evaluarea de către Berenberg Consult

Opțiuni	Scenariu pesimist (în EUR)	Scenariu optimist (în EUR)	Valoare medie (în EUR)
Privatizare (scenariul optimist include subvenții, vânzarea amplasamentului aeroportului în 2009, bonuri de recuperare (Besserungsschein)	[…]	[…]	[…]
Închiderea obișnuită (Ordentliche Schließung) (scenariu optimist fără răspunderea directă a acționarilor „Durchgriffshaftung")	[…]	[…]	[…]
Insolvența (scenariu optimist fără Durchgriffshaftung)	[…]	[…]	[…]
Continuarea operațiunilor la fel ca înainte (nu există nicio diferență între scenariul optimist și cel pesimist)	[…]	[…]	[…]

(230) Data de referință (Stichtag) a fost 31 decembrie 2003. Conform concluziilor studiului Berenberg, costurile pentru continuarea operațiunilor aeroportuare s-ar ridica la […] EUR. Studiul Berenberg a estimat aceste costuri în ipoteza că aeroportul va continua să genereze pierderi în anii următori. Pentru opțiunea privatizării, evaluarea a estimat costuri între […] EUR și […] EUR. Această evaluare a inclus un preț de achiziție pozitiv de […] EUR. Întrucât un potențial cumpărător al aeroportului ar reflecta pierderile preconizate în prețul său de achiziție, acest preț estimat indică faptul că evaluarea a emis ipoteza rentabilității după privatizare. Ipoteza rentabilității poate fi explicată prin creșterea eficienței după privatizare și prin creșterea preconizată a numărului de pasageri. Prin urmare, aceasta este justificată. În mod specific, Ryanair anunțase că va înființa o bază pe aeroportul din Lübeck în cazul în care s-ar extinde pista.

(231) Pe acest temei, Hansestadt Lübeck a decis să inițieze procesul de privatizare a aeroportului, întrucât aceasta a fost opțiunea cea mai avantajoasă din punct de vedere financiar disponibilă. Comisia ia act de faptul că studiul Berenberg a previzionat posibilitatea vânzării activităților aeroportului la un preț pozitiv, iar în cazul în care acestea ar rămâne în proprietatea statului, ar fi prevăzute a genera în continuare pierderi.

(232) Acordul încheiat între Hansestadt Lübeck și Infratil este format din mai multe elemente și conține diferite scenarii care reflectă situația din octombrie 2005.

(233) Având în vedere că acordul de urbanism a fost suspendat prin hotărârea Schleswig OVG în iulie 2005 (a se vedea considerentul 78), compania Infratil a fost împiedicată să extindă aeroportul. Prin urmare, valoarea FLG a scăzut. În plus, extinderea serviciilor, care a fost prevăzută de Ryanair și, prin urmare, rentabilitatea aeroportului, au depins foarte mult de obținerea acordului de urbanism în viitor.

(234) Infratil, un investitor din Noua Zeelandă și unul dintre primii investitori privați care au investit într-un aeroport regional din Europa continentală, a avut doar o bază redusă de informații pentru evaluarea riscurilor. Pe baza experienței anterioare și a cunoștințelor despre procedura administrativă germană, Hansestadt Lübeck ar putea preconiza în mod rezonabil obținerea acordului de urbanism. În același timp, Hansestadt Lübeck a trebuit să accepte faptul că Infratil ar atribui un risc mai mare procesului de emitere a acordului de urbanism, precum și faptul că Infratil nu ar fi dispusă să plătească prețul integral de achiziție de la început. Rezultatul a fost negocierea a unei opțiuni „put" și defalcarea prețului de achiziție pe prețul de achiziție I plătibil imediat și prețul de achiziție II care trebuia să fie plătit doar dacă și după ce s-a obținut acordul de urbanism. Având în vedere aceste circumstanțe, Comisia ajunge la concluzia că un acționar privat ar fi negociat opțiuni similare.

(235) Comisia trebuie să analizeze, de asemenea, dacă prețul tranzacției prevăzut pentru opțiunile negociate îndeplinește cerințele pieței.

Preț de achiziție I ([…] EUR) și opțiunea „put"

(236) În acest caz, condițiile prevăzute în acordul de participare din 2005 nu sunt îndeplinite și acordul de urbanism nu este obținut. Ca urmare, Infratil nu trebuie să plătească prețul de achiziție II. Studiul societății de consultanță independente Ecorys, comandat de către Comisie, arată că, fără extindere, aeroportul din Lübeck era prevăzut a genera pierderi:

Figura 2

Scenariu cu valoare scăzută a VAN (valoarea capitalului propriu de 90 %) și a prețului de achiziție

[…]

(237) În aceste condiții, ar fi fost de așteptat ca Infratil să își exercite opțiunea „put”. Prin urmare, prețul de achiziție I nu constituie decât un preț simbolic, garantat de o strategie de ieșire pentru Infratil pentru anularea tranzacției. Întrucât în acest scenariu, operarea aeroportului nu ar fi rentabilă, Comisia concluzionează că prețul pozitiv de […] EUR este conform cu condițiile pieței și că nu a fost acordat niciun avantaj economic companiei Infratil.

(238) Prețul opțiunii „put” de […] EUR (care urmează să fie plătit de Hansestadt Lübeck) constă, în principal, în plăți pentru împrumuturile acordate de acționari și pierderi din exploatare și în costurile aferente procesului de emitere a acordului de urbanism, pe care Hansestadt Lübeck ar fi trebuit să le acopere fără privatizarea aeroportului. Având în vedere diferitele componente ale prețului, opțiunea „put” ar fi echivalentă cu anularea acordului, anularea tranzacției inițiale.

(239) De asemenea, Comisia ia act de faptul că preluarea pierderilor din exploatare este limitată la valoarea de […] EUR. Cu toate acestea, ca urmare a pierderilor suportate de aeroport în anii dinaintea privatizării, se poate trage concluzia că Infratil a știut cu siguranță că pierderile efective vor depăși cu mult această limită în cazul în care aeroportul din Lübeck nu s-ar dezvolta conform așteptărilor.

Tabelul 10

Pierderile FLG aferente perioadei 1995-2010 în EUR (mii)

Anul	Pierderile FLG în EUR (mii)
1995	[…]
1996	[…]
1997	[…]
1998	[…]
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
2004	[…]
2005	[…]
2006 (1 ianuarie-31 martie)	[…]
2007	[…]
2008	[…]
2009	[…]
2010	[…]

(240) Atunci când se extrapolează creșterea pierderilor generate în cei trei ani care au precedat privatizarea (2002-2004), ar putea fi preconizate pierderi de peste […] EUR pentru perioada cuprinsă între 1 octombrie 2005 și 31 decembrie 2008. Chiar și în cazul în care s-ar presupune că pierderile din anul anterior privatizării rămân

constante, ar fi fost de așteptat pierderi în valoare de […] EUR. Prin urmare, în cazul revânzării acțiunilor și luând în considerare faptul că Hansestadt Lübeck ar prelua pierderi în valoare de […] EUR, Infratil ar fi putut să știe, în mod rezonabil, faptul că va trebui să suporte pierderi suplimentare cuprinse între […] EUR și […] EUR. Această estimare este susținută de date *ex post* potrivit cărora aeroportul a acumulat pierderi în valoare de […] EUR în perioada vizată.

(241) Este evident faptul că un vânzător privat nu ar fi putut să negocieze un preț mai favorabil al opțiunii „put”. Prin urmare, Comisia concluzionează că Hansestadt Lübeck a acționat asemenea unui operator economic privat în economia de piață atunci când a negociat opțiunea „put” și că nu a fost acordat niciun avantaj economic companiei Infratil.

Prețul de achiziție II ([…] EUR)

(242) Prețul de achiziție II de […] EUR trebuia să fie plătit de către Infratil doar dacă erau îndeplinite anumite condiții care asigurau rentabilitatea aeroportului.

(243) Prețul corespunde prețului de vânzare negociat de către părți în martie 2005 în cadrul procedurii de achiziții.

(244) Existența unui avantaj economic poate fi exclusă în cazul în care vânzarea este conformă cu condițiile pieței. Acest lucru poate fi presupus atunci când o vânzare este realizată în cadrul unei proceduri de ofertare și sunt îndeplinite următoarele condiții cumulative ([1]):

— participația este vândută în cadrul unei licitații desfășurate în condiții concurențiale, care este deschisă tuturor participanților, transparentă și nediscriminatorie;

— nu există condiții asociate vânzării, care să nu fie aplicate în mod obișnuit în tranzacții comparabile între părți private și prin care să fie posibilă reducerea prețului de vânzare;

— participația este vândută ofertantului cu prețul cel mai mare;

— ofertanților trebuie să li se acorde suficient timp și informații pentru a realiza o evaluare corectă a activelor pe care se bazează oferta acestora.

(245) Aceste condiții au fost îndeplinite în cadrul procedurii de licitație desfășurate în martie 2005. Întrucât au existat cinci întreprinderi diferite care și-au exprimat interesul de a cumpăra aeroportul, nu este evident că doar Infratil a fost în măsură să depună o ofertă credibilă. În plus, procedura de licitație a fost concepută pentru a asigura o concurență efectivă și nediscriminatorie în temeiul dreptului național german.

(246) Comisia observă că prețul de vânzare prevăzut în primul contract de cumpărare din martie 2005 s-a ridicat la […] EUR. Cu toate acestea, termenii contractului au fost renegociați în octombrie 2005. Condițiile aferente prețului de achiziție II și deducerile convenite menționate la considerentul 83 nu au rezultat din procedura de ofertare inițială. Prin urmare, pentru a evalua dacă prețul convenit îndeplinește cerințele pieței, trebuie aplicat principiul operatorului economic privat în economia de piață.

(247) Pentru a stabili dacă Hansestadt Lübeck ar fi putut negocia un preț mai mare de achiziție, trebuie să fie luate în considerare situațiile dominante, în special nivelul de risc asociat exercitării opțiunii „put” pentru Infratil și eventualele pierderi generate în acest context.

(248) Astfel cum s-a subliniat în considerentul 240, chiar și dacă s-ar fi ținut seama de acoperirea de către Hansestadt Lübeck a pierderilor în valoare de […] EUR, Infratil ar fi trebuit să preconizeze pierderi financiare suplimentare cu valori cuprinse între […] EUR și […] EUR la exercitarea opțiunii „put”. Prin urmare, dintr-o perspectivă *ex ante*, Infratil s-a confruntat cu situația în care era posibil să obțină profituri în cazul unei concretizări a celui de-al doilea scenariu, riscând totodată să genereze pierderi mari în cazul exercitării opțiunii „put”.

(249) Germania a afirmat că, din perspectiva 2005, Hansestadt Lübeck a considerat că este foarte puțin probabilă materializarea condițiilor de exercitare a opțiunii „put”, și anume faptul că nu se obține acordul de urbanism, iar numărul de pasageri ar fi sub […].

(250) Cu toate acestea, astfel cum s-a menționat în considerentul 234, Hansestadt Lübeck a trebuit să preconizeze că Infratil va atribui un risc mai ridicat procesului de emitere a acordului de urbanism.

([1]) A se vedea punctul 403 din cel de al douăzeci și treilea raport privind politica în domeniul concurenței al Comisiei Europene, 1993; punctul 4.2.3.1 din Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 262, 19.7.2016, p. 1).

(251) În ceea ce privește numărul de pasageri, Germania susține că Ryanair a anunțat că va înființa o bază pe aeroportul din Lübeck dacă vor fi extinse pistele existente și că, prin înființarea unei *baze*, preconiza ca numărul de pasageri să ajungă la […] pe an.

(252) Comisia ia act de faptul că numărul efectiv de pasageri pe aeroportul din Lübeck nu a atins acest prag, ci mai degrabă a scăzut între 2005 și 2008, ajungând la 544 339 în 2008 (a se vedea tabelul 1). Cu toate acestea, Comisia constată, în acest context, că circumstanțele, asemenea efectelor crizei financiare, care nu au putut fi anticipate în 2005, ar putea explica un decalaj semnificativ între numărul de pasageri estimat și cel efectiv.

(253) Studiul Ecorys comandat de Comisie, precum și raportul de expertiză elaborat de Ernst & Young, care a fost comandat de către HL în 2005, a preconizat că numărul de pasageri va crește la […] în 2008. Această cifră s-a bazat pe ipoteza că un acord de urbanism ar fi obținut în prima jumătate a anului 2008, iar lucrările de construcții pe aeroportul din Lübeck ar fi amânate până la sfârșitul anului 2008.

(254) Pe baza acestor cifre, ar fi fost destul de rezonabil pentru Hansestadt Lübeck să aibă în vedere posibilitatea ca numărul pasagerilor să rămână sub pragul de […]. Întrucât atingerea numărului-limită de pasageri a fost o condiție prealabilă pentru nulitatea opțiunii „put” și, deoarece obținerea acordului de urbanism era incertă, a fost necesar să se aibă în vedere exercitarea opțiunii „put”.

(255) Astfel, având în vedere posibilitatea rezonabilă ca Infratil să exercite opțiunea „put” și riscul aferent de pierderi mari, Comisia presupune că un acționar privat nu ar fi putut negocia un preț mai mare de achiziție, întrucât acordul nu ar fi fost rentabil pentru un potențial investitor.

(256) Comisia consideră așadar că decizia Hansestadt Lübeck de a accepta un preț de vânzare de […] EUR cu deducerile convenite, astfel cum sunt prevăzute în acordul de participare din 2005, este solidă din punct de vedere economic.

(257) Acest rezultat corespunde cu constatările studiului Ernest & Young, care estimează veniturile din vânzarea de acțiuni ale FLG la aproximativ […] EUR și, prin urmare, concluzionează că prețul convenit ar fi fost acceptat de către un investitor privat aflat într-o situație comparabilă.

(258) Studiul Ecorys estimează o valoare de piață mult mai mare pentru acțiuni la aproximativ […] EUR. Cu toate acestea, studiul nu ia în considerare riscurile financiare ridicate pentru Infratil la exercitarea opțiunii „put”, astfel cum este menționat în considerentele 247 și 248. În studiul Ecorys, acest risc este estimat a fi nul și, prin urmare, nu a fost luat în considerare la estimarea prețului de achiziție II. Valorile diferite utilizate la calcularea investițiilor/cheltuielilor de capital contribuie în plus la o evaluare diferită a riscului în ambele studii.

(259) În plus, utilizarea a diferite rate de creștere a numărului de pasageri conduce la o diferență semnificativă între rezultatele studiilor.

(260) Având în vedere aceste considerații, Comisia concluzionează că prețul de achiziție II, astfel cum este menționat în acordul de participare din 2005, este conform cu condițiile de piață și că nu a fost acordat niciun avantaj economic companiei Infratil.

7.3.1.2. **Concluzie privind rentabilitatea generală a acordului**

(261) Conform analizei măsurii descrise mai sus, Hansestadt Lübeck s-a confruntat cu decizia fie de a închide aeroportul, fie de a opera în continuare aeroportul cu generarea de pierderi, fie de a vinde aeroportul din Lübeck. Hansestadt Lübeck a ales cea mai economică opțiune disponibilă atunci când a decis să vândă aeroportul. La analiza condițiilor concrete din acordul de participare din 2005, trebuie să fie luate în considerare relațiile dintre cele două scenarii (adică prețul de achiziție I și opțiunea „put” și prețul de achiziție II). Întrucât s-a constatat că este rezonabil din perspectiva *ex ante* să se ia în considerare atât achitarea prețului de achiziție II, cât și exercitarea opțiunii „put” ca fiind posibile, trebuie să fie luate în considerare riscurile aferente pentru ambele părți. În special în ceea ce privește posibilele pierderi financiare ale Infratil ca urmare a exercitării opțiunii „put”, Comisia consideră că este puțin probabil ca un vânzător privat, în locul companiei Hansestadt Lübeck, ar fi putut să negocieze un acord mai favorabil.

(262) Prin urmare, Comisia concluzionează că Hansestadt Lübeck a acționat asemenea unui operator economic privat în economia de piață atunci când a negociat acordul de participare din 2005. Prin urmare, măsura nu a acordat niciun avantaj economic companiei Infratil și nu a constituit ajutor de stat.

7.3.2. ***Acordul adițional din 2009 și renegocierea opțiunii „put” – Preluările pierderilor, a investițiilor și a altor costuri ale FLG în 2009***

(263) Astfel cum s-a menționat anterior, acordul adițional din 2009, care a fost semnat la 12 noiembrie 2008, nu a modificat sumele de plătit pentru opțiunea „put” conform acordului de participare din 2005, însă a inclus preluarea pierderilor, a investițiilor convenite și a altor costuri legate de operarea aeroportului din Lübeck în 2009, rezultând un preț total al opțiunii „put” de […] EUR (a se vedea considerentul 90).

(264) În decizia sa de inițiere a procedurii din 2012, Comisia a lansat investigații cu privire la două măsuri separate:

(a) preluarea pierderile, a investițiilor și a altor măsuri ale FLG în 2009,

(b) diferența dintre prețul opțiunii „put”, convenit în 2005, și prețul efectiv al opțiunii „put” plătit.

Cu toate acestea, pe baza informațiilor primite, Comisia constată că aceste două aspecte se referă la aceeași măsură, și anume acordul adițional din 2009 dintre Hansestadt Lübeck și Infratil.

7.3.2.1. **Avantajul**

(265) Pentru a stabili dacă prețul opțiunii „put” prevăzut în acordul din 2009 a presupus un avantaj economic în favoarea Infratil, Comisia trebuie să aplice testul OEP. Pentru a putea stabili dacă Hansestadt Lübeck a ales opțiunea cea mai avantajoasă din punct de vedere financiar disponibilă, Comisia trebuie să se plaseze în poziția unui acționar privat la momentul semnării acordului ([1]).

(266) Comisia constată că, după ce Infratil și-a anunțat intenția de a-și exercita opțiunea „put” în 2009, Hansestadt Lübeck s-a confruntat cu următoarele opțiuni:

(a) închiderea aeroportului;

(b) căutarea unui nou operator privat și, între timp,

— reluarea activității de operare a aeroportului; sau

— semnarea Acordului adițional din 2009 pentru ca Infratil să opereze în continuare aeroportul până când se găsește un nou operator.

(267) Opțiunea de închidere a aeroportului (opțiunea a) ar fi presupus ca Hansestadt Lübeck să plătească imediat prețul opțiunii „put” de […] EUR (a se vedea considerentul 238) și să inițieze procedura de închidere a aeroportului, suportând costuri suplimentare (a se vedea studiul Berenberg prezentat în tabelul 9).

(268) În primul scenariu secundar al opțiunii (b) (Hansestadt Lübeck reia activitatea de operare a aeroportului până când este găsit un nou investitor privat), Hansestadt Lübeck ar fi trebuit să plătească prețul opțiunii „put” companiei Infratil, astfel cum este stabilit în acordul de participare din 2005, și să acopere toate costurile ocazionate de operarea aeroportului până când se va găsi un nou investitor. Ca urmare a prețului opțiunii „put” plătit în 2009 (a se vedea tabelul 3), doar costurile aferente pierderilor din exploatare, investițiilor, procesului de obținere a acordului de urbanism, precum și cheltuielile judiciare, s-ar fi ridicat la […] EUR. Prin urmare, deja până în octombrie 2009, Hansestadt Lübeck s-ar fi confruntat cu costuri de aproximativ […] EUR (prețul opțiunii „put” conform acordului de participare din 2005, plus cheltuieli de funcționare pentru perioada noiembrie 2008-octombrie 2009).

(269) Germania a afirmat că o revânzare a FLG unui nou investitor privat ar fi necesitat o nouă procedură de ofertare la nivelul Uniunii, a cărei durată este estimată la cel puțin 12 luni. Comisia precizează că un operator privat ar fi luat într-adevăr în considerare durata estimată a procedurii de ofertare.

(270) Un alt scenariu secundar la opțiunea b a fost semnarea acordului adițional din 2009 pentru ca Infratil să nu exercite opțiunea „put” până la 22 octombrie 2009. În acest scenariu, presupunând că Infratil și-ar exercita opțiunea „put” în octombrie 2009, Hansestadt Lübeck ar fi trebuit să plătească prețul opțiunii „put” prevăzut în acordul adițional din 2009. Întrucât acest preț este format din prețul opțiunii „put” din acordul de participare din 2005 și costurile suplimentare legate de operarea aeroportului în 2009, costurile potențiale pentru Hansestadt Lübeck sunt comparabile cu cele din cel de al doilea scenariu.

([1]) Cauza C-482/99, Franța/Comisia („Stardust Marine”), ECLI:EU:C:2002:294, punctul 71.

(271) Acordul adițional din 2009 a avantajat totuși compania HL în măsura în care acesta a prevăzut timp pentru Hansestadt Lübeck pentru a pregăti o ofertă în vederea identificării unui nou investitor. În plus, plecarea imediată a companiei Infratil a comportat riscul de a determina compania Ryanair să își reducă serviciile pe aeroportul din Lübeck și astfel de a spori pierderile viitoare din exploatare. În plus, reducerea serviciilor companiei Ryanair ar fi putut avea un impact negativ asupra procedurii de emitere a acordului de urbanism, deoarece FLG și-a justificat necesitatea de a extinde aeroportul, în primul rând, prin dezvoltarea segmentului de servicii cu costuri reduse.

(272) Având în vedere aceste considerații, Comisia concluzionează că semnarea acordului adițional din 2009 a fost cea mai avantajoasă opțiune disponibilă și că Hansestadt Lübeck a acționat așadar asemenea unui operator economic privat în economia de piață.

7.3.2.2. **Concluzii**

(273) Având în vedere comparația dintre diferitele opțiuni și costurile aferente, se poate concluziona că acordul adițional din 2009 a fost conform cu principiul operatorului economic privat în economia de piață, întrucât a constituit opțiunea cel mai puțin împovărătoare din punct de vedere financiar și cea mai economică în perspectivă la momentul respectiv.

(274) Această constatare este sprijinită de ipoteza rezonabilă că Hansestadt Lübeck nu ar fi reușit să găsească un nou investitor în 2009. Acest lucru s-a dovedit a fi adevărat dintr-o perspectivă *ex post*, întrucât abia în 2012 a fost găsit un nou investitor.

(275) În plus, elementele prețului opțiunii „put” corespund celor prevăzute în acordul de participare din 2005 și nu se realizează decât o extindere a componentelor prețului opțiunii „put” la costurile din 2009. Asemenea acordului de participare din 2005, acordul adițional din 2009 conține, de asemenea, o limită pentru pierderile din exploatare și costurile de investiții care urmează să fie achitate de către Hansestadt Lübeck.

(276) Pe baza acestor considerații, Comisia concluzionează că nu a existat niciun avantaj economic acordat companiei Infratil și că, astfel, măsura nu a constituit ajutor de stat.

7.4. *UN POSIBIL AJUTOR DE STAT ACORDAT ÎN FAVOAREA RYANAIR*

7.4.1. ***Avantajul economic***

(277) În cazul în care un aeroport dispune de resurse publice, ajutorul acordat unei companii aeriene poate fi exclus, în principiu, atunci când relația dintre aeroport și compania aeriană trece testul operatorului economic privat în economia de piață.

(278) În conformitate cu orientările din 2014 privind sectorul aviației ([1]), existența unui ajutor acordat unei companii aeriene care utilizează un anumit aeroport poate fi exclusă, în principiu, în cazul în care prețul perceput pentru servicii aeroportuare corespunde cu prețul pieței („prima abordare”) sau în cazul în care se poate demonstra printr-o analiză *ex ante*, și anume una bazată pe informații disponibile la momentul acordării ajutorului și pe evoluțiile previzibile la momentul respectiv, că acordul dintre aeroport și compania aeriană va contribui la o creștere a profitului pentru aeroport și că acesta face parte dintr-o strategie globală care să asigure rentabilitatea, cel puțin pe termen lung („a doua abordare”).

(279) A doua abordare înseamnă că trebuie să se evalueze dacă, la data la care a fost încheiat un acord, un operator prudent în economia de piață s-ar fi așteptat ca acordul să devină suplimentar rentabil. Rentabilitatea este măsurată prin diferența dintre veniturile marginale care se preconizează a fi generate în cadrul acordului (și anume, diferența dintre veniturile care ar fi obținute în cazul în care ar fi încheiat acordul și veniturile care ar fi obținute în absența acordului) și costurile marginale care se preconizează a fi suportate ca urmare a contractului (și anume, diferența dintre costurile care ar fi suportate în cazul în care ar fi încheiat acordul și costurile care ar fi suportate în absența acordului), fluxurile de numerar aferente fiind actualizate la o rată de actualizare adecvată.

(280) În ceea ce privește prima abordare (o comparație cu „prețul pieței”), Comisia nu consideră că, în prezent, poate fi identificat un nivel de referință adecvat pentru stabilirea unui real preț al pieței pentru serviciile furnizate de aeroporturi ([2]). Prin urmare, Comisia consideră că o analiză *ex ante* a rentabilității suplimentare este cea mai relevantă abordare pentru evaluarea acordurilor încheiate de aeroporturi cu companii aeriene individuale.

([1]) A se vedea punctul 53 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
([2]) A se vedea punctul 59 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

(281) Ar trebui precizat faptul că, în general, aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață pe baza unui preț mediu pe alte piețe similare se poate dovedi utilă dacă un astfel de preț poate fi identificat sau dedus în mod rezonabil din alți indicatori de piață. Cu toate acestea, această metodă nu este relevantă în cazul serviciilor aeroportuare, întrucât structura costurilor și a veniturilor tinde să fie foarte diferită de la un aeroport la altul. Acest lucru se datorează faptului că costurile și veniturile depind de nivelul de dezvoltare a unui aeroport, de numărul companiilor aeriene care utilizează aeroportul, de capacitatea acestuia în ceea ce privește traficul de pasageri, de starea infrastructurii și a investițiilor aferente, de cadrul de reglementare care poate varia de la un stat membru la altul și de orice datorii sau obligații contractate de aeroport în trecut ([1]).

(282) Mai mult decât atât, liberalizarea pieței transportului aerian complică orice analiză pur comparativă. După cum se poate observa în acest caz, practicile comerciale între aeroporturi și companiile aeriene nu sunt bazate întotdeauna exclusiv pe o listă a tarifelor publicată. În schimb, aceste relații comerciale diferă în mare măsură. Acestea includ repartizarea riscurilor în ceea ce privește traficul de pasageri și a oricărei răspunderi comerciale și financiare conexe, stabilirea de scheme de stimulente standard și modificarea ariei de acoperire a riscurilor pe întreaga perioadă a acordurilor. În consecință, o tranzacție nu poate fi comparată cu adevărat cu o altă tranzacție pe baza unui preț pe escală sau a unui preț pe pasager.

(283) În plus, evaluarea comparativă nu este o metodă adecvată pentru stabilirea prețurilor pieței dacă valorile de referință disponibile nu au fost definite ținându-se cont de considerentele comerciale sau dacă prețurile existente sunt denaturate în mod semnificativ datorită intervenției publice. Se pare că există astfel de denaturări în industria aeronautică din motivele expuse la punctele 57-59 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației:

> „Aeroporturile aflate în proprietate publică au fost considerate, în mod tradițional, de către autoritățile publice ca fiind infrastructuri care facilitează dezvoltarea locală, și nu ca fiind întreprinderi care își desfășoară activitatea respectând normele pieței. Prin urmare, prețurile acestor aeroporturi au tendința de a nu fi stabilite în ceea ce privește criteriile de piață și în special perspectivele de rentabilitate *ex ante* solide, ci având în vedere, în principal, considerente sociale sau regionale.
>
> Chiar dacă unele aeroporturi sunt proprietate privată sau sunt gestionate fără considerații regionale sau sociale, prețurile practicate de aceste aeroporturi pot fi puternic influențate de prețurile practicate de majoritatea aeroporturilor care beneficiază de finanțare din partea statului, întrucât aceste ultime prețuri sunt luate în considerare de către companiile aeriene atunci când negociază cu aeroporturile aflate în proprietate privată sau gestionate privat.
>
> În aceste condiții, Comisia își exprimă îndoiala puternică cu privire la posibilitatea de a identifica, în prezent, un indicator de referință adecvat pentru stabilirea unui veritabil preț de piață pentru serviciile furnizate de aeroporturi Această situație se poate modifica sau poate evolua în viitor […]” ([2]).

(284) În plus, astfel cum au reamintit instanțele Uniunii, analiza comparativă prin raportare la sectorul în cauză este doar unul dintre instrumentele analitice utilizate pentru a stabili dacă un beneficiar a beneficiat de un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață ([3]). Ca atare, deși Comisia poate recurge la această abordare, nu este obligată să facă acest lucru atunci când, așa cum este cazul de față, aceasta ar fi inadecvată.

(285) Ryanair a susținut, în esență, faptul că testul operatorului economic privat în economia de piață poate fi aplicat pe baza unei comparații cu acordurile comerciale ale altor aeroporturi europene. În special, aceasta a comparat tarifele plătite de Ryanair pe aeroporturile din Bournemouth, Grenoble, Knock, Maastricht, Nîmes și Prestwick cu tarifele plătite de Ryanair în temeiul acordurilor pe aeroportul din Lübeck. Studiul nu a analizat dacă aeroporturile de referință incluse în eșantion au îndeplinit toate criteriile prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației, ci doar volumul de trafic, tipul de trafic pe aeroport și prosperitatea zonei înconjurătoare ([4]).

(286) În decizia sa de inițiere a procedurii din 2012, Comisia a comparat tarifele menționate în scrisorile de însoțire din martie și octombrie 2010 cu tarifele de pe aeroportul din Hamburg și a ajuns să aibă îndoieli cu privire la conformitatea din punctul de vedere al pieței a tarifelor specificate în respectivele scrisori de însoțire. Comisia constată că volumul traficului pe aeroportul din Lübeck este mult mai scăzut decât cel de pe aeroportul din Hamburg. De fapt, Hamburg este aeroportul cu cel mai intens trafic înregistrat în nordul Germaniei. Aeroportul din Hamburg

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

([2]) A se vedea punctele 57-59 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

([3]) A se vedea, referitor la evaluarea comparativă prin raportare la rentabilitatea din sector (spre deosebire de prețuri), cauzele conexate T-319/12 și T-321/12, Spania și Ciudad de la Luz/Comisia, ECLI:EU:T:2014:604, punctul 44.

([4]) A se vedea punctul 60 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației pentru includerea în evaluare a unor criterii suplimentare.

este utilizat pentru toate segmentele transportului aerian, iar cel din Lübeck a fost specializat în transportatori aerieni low-cost care necesitau mai puține ghișee de înregistrare și facilități pentru pasagerii de transfer, niciun autobuz pentru pasageri, personal și facilități reduse de manipulare a bagajelor și personal redus pentru curățenie și care permiteau durate reduse de circulație. În consecință, aeroportul din Hamburg nu este suficient de comparabil cu aeroportul din Lübeck.

(287) Având în vedere aceste considerații, Comisia consideră că, în acest caz, trebuie să se aplice abordarea recomandată, în general, în Orientările din 2014 privind sectorul aviației pentru aplicarea testului operatorului economic privat în economia de piață în cazul relațiilor dintre aeroporturi și companii aeriene, și anume analiza *ex ante* a rentabilității suplimentare ([1]).

(288) Această abordare este justificată de faptul că un operator de aeroport ar putea avea un interes obiectiv în încheierea unei tranzacții cu o companie aeriană atunci când se poate preconiza în mod rezonabil că această tranzacție va îmbunătăți profiturile (sau va reduce pierderile) spre deosebire de o situație contrafactuală în care nu se încheie această tranzacție, indiferent de comparația cu condițiile oferite companiilor aeriene de alți operatori aeroportuari, sau chiar cu condițiile oferite de același operator aeroportuar altor companii aeriene.

(289) În plus față de aceste considerente, infrastructura aeroportuară trebuie să fie deschisă tuturor companiilor aeriene și să nu fie destinată unei anumite companii aeriene, pentru a exclude situația în care avantajul care decurge din ajutorul compatibil în favoarea operatorului aeroportuar să fie transferat unei anumite companii aeriene.

(290) De asemenea, Comisia constată în acest context că diferențierea prețurilor este o practică comercială standard. Însă, astfel de politici diferențiate de fixare a prețurilor ar trebui să fie justificate din punct de vedere comercial.

(291) Comisia consideră că se poate spune despre acordurile încheiate între companii aeriene și un aeroport că au trecut testul operatorului economic privat în economia de piață atunci când contribuie în mod progresiv, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea aeroportului. Aeroportul ar trebui să demonstreze că, atunci când stabilește un acord cu o companie aeriană (de exemplu, un contract individual sau o schemă generală privind tarifele de aeroport), aceasta este capabilă să acopere toate costurile care decurg din acord, pe durata acordului, cu o marjă de profit rezonabilă, pe baza unor perspective solide pe termen mediu ([2]).

(292) Pentru a analiza dacă un acord încheiat de un aeroport cu o companie aeriană trece testul operatorului economic privat în economia de piață, veniturile preconizate din activitățile non-aeronautice, care provin din activitatea companiei aeriene, trebuie să fie luate în considerare împreună cu tarifele de aeroport, fără reduceri fiscale, sprijinul pentru comercializare sau sistemele de stimulente. În mod similar, trebuie să fie luate în considerare toate costurile preconizate suportate progresiv de aeroport în legătură cu activitatea companiei aeriene pe aeroport. Astfel de costuri marginale ar putea cuprinde toate categoriile de cheltuieli sau investiții, cum ar fi costurile marginale cu personalul, echipamente și investiții ocazionate de prezența companiei aeriene în aeroport ([3]).

(293) În practica sa decizională constantă, Comisia consideră că, la aplicarea testului operatorului economic privat în economia de piață, nu ar trebui să fie luate în considerare costurile pe care aeroportul ar trebui să le suporte oricum, independent de acordul cu compania aeriană ([4]).

(294) Conform hotărârii Charleroi ([5]), atunci când evaluează măsurile în cauză Comisia trebuie să țină seama de toate caracteristicile relevante ale măsurilor și de contextul acestora. Cu alte cuvinte, Comisia trebuie să analizeze impactul preconizat al acordului cu Ryanair asupra FLG, ținând seama de toate caracteristicile relevante ale măsurii în cauză.

(295) În hotărârea Stardust Marine, Curtea a declarat că „[…] pentru a stabili dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent într-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de sprijin financiar pentru a evalua raționalitatea economică a comportamentului statului și, astfel, pentru a se abține de la orice evaluare întemeiată pe o situație ulterioară”. ([6])

([1]) A se vedea punctele 59 și 63 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
([2]) A se vedea punctul 63 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
([3]) A se vedea punctul 64 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
([4]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 64; Decizia (UE) 2015/1226 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Angoulême, a SNC-Lavalin, a Ryanair și a Airport Marketing Services (JO L 201, 30.7.2015, p. 48); Decizia (UE) 2015/1584 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) pus în aplicare de Italia în favoarea întreprinderii Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. și a mai multor transportatori aerieni care operează pe aeroportul Alghero (JO L 250, 25.9.2015, p. 38); Decizia (UE) 2016/2069 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind măsurile SA.14093 (C 76/2002) puse în aplicare de Belgia în favoarea Brussels South Charleroi Airport și a companiei aeriene Ryanair (JO L 325, 30.11.2016, p. 63).
([5]) Cauza T-196/04, Ryanair/Comisia („Charleroi”), ECLI:EU:T:2008:585, punctul 59.
([6]) Cauza C-482/99, Franța/Comisia („Stardust Marine”), ECLI:EU:C: 2002:294, punctul 71.

(296) Pentru a aplica testul operatorului economic privat în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze în momentul încheierii acordului. Comisia trebuie să-și bazeze evaluarea și pe informațiile și ipotezele de care aflate la dispoziția FLG la data încheierii acordului.

7.4.2. ***Aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață în cazul acordului din 2000***

7.4.2.1. **Observații preliminare**

(297) Comisia ia act de faptul că Air Berlin a susținut că acordurile încheiate între Ryanair și aeroportul din Lübeck nu au fost rentabile, întrucât pierderile suportate de FLG au crescut în permanență (a se vedea tabelul 8) după sosirea companiei Ryanair. Întrucât Ryanair și Wizz Air au fost singurele companii aeriene care au operat zboruri regulate din aeroport, Air Berlin a concluzionat că pierderilor FLG trebuie să poată fi atribuite acestor companii aeriene.

(298) Comisia ia act de faptul că, deși ar putea fi stabilită o corelație semnificativă între numărul de pasageri ai Ryanair pe aeroportul din Lübeck și pierderile suportate de FLG, o astfel de corelație nu ar presupune neapărat faptul că pierderile sunt generate ca urmare a activității companiei Ryanair pe aeroportul din Lübeck. Germania a afirmat că peste […] % din pierderile suportate între 2000 și 2005 au fost generate ca urmare a investițiilor necesare pentru adaptarea aeroportului la creșterea numărului de pasageri. Astfel de investiții au fost necesare pentru a crește valoarea aeroportului în eventualitatea privatizării avute în vedere și pentru a pregăti aeroportul în vederea atragerii oricărei companii aeriene.

(299) În plus, Comisia reamintește că testul operatorului economic privat în economia de piață se bazează pe o evaluare *ex ante*. În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, conduita unui operator privat pe piață, care este utilizată pentru a evalua conduita unui operator public, nu trebuie să vizeze rentabilitatea pe termen scurt, însă poate să fie îndrumată de perspectivele de rentabilitate pe termen mai lung ([1]). Chiar și în cazul în care un aeroport generează pierderi în perioada de funcționare a companiei aeriene Ryanair, este posibil totuși ca un acord încheiat între aeroport și compania aeriană să fie *ex ante* rentabil suplimentar.

(300) Ca observație finală, Comisia precizează că, în cadrul prezentei investigații, societatea Ecorys a fost rugată să compileze un raport privind rentabilitatea acordului din 2000 dintre FLG și Ryanair ([2]). Însă raportul s-a bazat pe o abordare a costurilor totale, nu pe o abordare a costurilor marginale și, prin urmare, nu va fi luat în considerare.

7.4.2.2. **Evaluarea costurilor și veniturilor marginale**

(301) Ca încadrare în timp pentru analizarea acordului în cauză, un operator economic privat în economia de piață ar fi ales ca punct de plecare data semnării acordului, și anume 29 mai 2000. Ca și dată finală, un operator economic privat în economia de piață ar fi stabilit data de încheiere prevăzută în Acordul din 2000, și anume 31 mai 2010.

(302) Pentru a analiza acordul în cauză și având în vedere constatările menționate în considerentele 282-301, trebuie să se evalueze atât existența, cât și valoarea unui posibil ajutor în cadrul acestui acord prin prisma situației prevalente la momentul semnării acestuia și, mai concret, prin prisma informațiilor disponibile și a evoluțiilor previzibile la momentul respectiv.

(303) La momentul negocierii acordului, FLG a preconizat că activitatea companiei Ryanair pe aeroportul din Lübeck va conduce la o creștere a numărului de pasageri, sporind astfel veniturile din alte activități decât cele aeronautice, la extinderea serviciilor non-aeronautice și la atragerea de noi companii aeriene. Deși FLG a înregistrat pierderi în anii anteriori acordului, exista așteptarea ca activitatea companiei Ryanair pe aeroport să genereze profituri moderate pe termen mediu și lung.

(304) Germania a pus la dispoziție date privind creșterea preconizată *ex ante* a numărului de pasageri, precum și costurile și veniturile marginale preconizate, într-un scenariu optimist și un scenariu pesimist.

([1]) Cauza C-305/89, Republica Italiană/Comisia Comunităților Europene (Alfa Romeo), ECLI:EU:C:1991:142.
([2]) Raportul a fost menționat anterior la punctul 7.3.1.1 cu privire la rentabilitatea acordului dintre HL și Infratil.

(305) Veniturile marginale la care un investitor privat s-ar aștepta în mod rezonabil ca urmare a încheierii unui acord includ:

(a) venituri din activități aeronautice suplimentare, provenite din tarife aplicate pasagerilor și tarife de aterizare plătite de Ryanair, și

(b) venituri din activități non-aeronautice suplimentare, provenite, spre exemplu, din tarife aplicate pentru spații de parcare, din magazine în regim de franciză sau din magazine administrate direct.

(306) Conform principiului „încasării unice", Comisia este de părere că ar trebui să fie luate în considerare atât veniturile obținute din activități aeronautice, cât și cele obținute din activități non-aeronautice ([1]).

(307) Germania a afirmat că, pe baza taxelor stipulate în Acordul din 2000, aeroportul preconiza să înregistreze, în medie, venituri din activități aeronautice în valoare de […] EUR per pasager. FLG a estimat că veniturile provenite din activități non-aeronautice reprezintă […] % din veniturile înregistrate în sectorul aviației.

(308) Costurile marginale la care un investitor privat s-ar aștepta în mod rezonabil ca urmare a încheierii unui acord includ:

(a) cheltuieli de funcționare marginale generate în mod direct de acordul cu Ryanair,

(b) costuri aferente serviciilor de comercializare;

(c) costuri de investiții legate direct de acordul cu Ryanair.

(309) Germania a afirmat că, pentru a gestiona numărul de pasageri preconizat, a fost necesară creșterea numărului de angajați din cadrul companiei FLG. FLG a preconizat cheltuieli de funcționare și costuri cu personalul marginale în valoare de […] EUR per pasager.

(310) Pe baza acordului din 2000, FLG a preconizat costuri de comercializare marginale pentru perioada 2000-2012 în valoare de […] EUR, într-un scenariu optimist, și de […] EUR într-un scenariu pesimist.

(311) În ceea ce privește costurile de investiții, Germania a afirmat că infrastructura aeroportuară exista deja înainte de încheierea acordului cu Ryanair și că activitatea prevăzută inițial a fi desfășurată de Ryanair pe aeroportul din Lübeck nu a necesitat investiții suplimentare în infrastructură.

(312) Germania a prezentat următoarele venituri și cheltuieli de funcționare pentru scenariul optimist (tabelul 11) și scenariul pesimist (tabelul 12):

Tabelul 11

Costuri și venituri într-un scenariu optimist

anul	pasageri	venituri din activități aeronautice	venituri din activități non-aeronautice	cheltuieli de funcționare
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]

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

anul	pasageri	venituri din activități aeronautice	venituri din activități non-aeronautice	cheltuieli de funcționare
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Total	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabelul 12

Costuri și venituri într-un scenariu pesimist

anul	pasageri	venituri din activități aeronautice	venituri din activități non-aeronautice	cheltuieli de funcționare
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Total	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

(313) FLG a estimat că Acordul din 2000 cu Ryanair va genera efecte financiare pozitive. În acest sens, tabelul 13 prezintă pe scurt veniturile generate din activități aeronautice și non-aeronautice, costurile asociate în mod direct funcționării Ryanair pe aeroport și costurile de comercializare.

Tabelul 13

Evaluarea *ex ante* a rentabilității

Evaluarea rentabilității	Scenariu optimist (în EUR)	Scenariu pesimist (în EUR)
venituri din activități aeronautice	[…]	[…]
venituri din activități non-aeronautice	[…]	[…]
cheltuieli de funcționare	[…]	[…]
costuri de comercializare	[…]	[…]
Total	**[…]**	**[…]**

(314) Într-un scenariu optimist, Germania a rotunjit numărul de pasageri la […], cu generarea de venituri din activități aeronautice în valoare de […] EUR. Într-un scenariu pesimist, a fost preconizat un număr total de […] pasageri, cu generarea de venituri din activități aeronautice în valoare de […] EUR. Întrucât s-a preconizat că veniturile din activități non-aeronautice constituie […] % din veniturile din activități aeronautice, veniturile din activități non-aeronautice au fost calculate ca fiind în valoare de […] EUR într-un scenariu optimist și de […] EUR într-un scenariu pesimist. Cheltuielile de funcționare au fost calculate ca fiind în valoare totală de […] EUR într-un scenariu optimist și de […] EUR într-un scenariu pesimist. Cheltuielile de comercializare nu au fost calculate per pasager, însă au fost estimate la o valoare totală de […] EUR într-un scenariu optimist și de […] EUR într-un scenariu pesimist.

(315) Tabelul 13 arată că veniturile generate ca urmare a încheierii acordului din 2000 erau prevăzute a depăși costurile, generându-se un surplus anual de […] EUR într-un scenariu optimist și de […] EUR într-un scenariu pesimist.

(316) Comisia consideră că abordarea adoptată de Germania este solidă. Veniturile medii din activități aeronautice au fost estimate pe baza condițiilor stipulate în Acordul din 2000 cu Ryanair. S-a preconizat că veniturile generate din activități non-aeronautice constituie […] % din veniturile generate din activități aeronautice, ceea ce pare să fie în concordanță cu așteptările generale privind veniturile generate din activități nonaeronautice în cazul altor aeroporturi (a se vedea tabelul 6). Ipoteza că numărul de angajați ar trebui să fie crescut odată cu creșterea numărului de pasageri pare, de asemenea, rezonabilă.

(317) Comisia constată că investițiile legate de extinderea aeroportului din Lübeck nu erau specifice companiei Ryanair, ci puteau fi exploatate de alte companii aeriene. Acest lucru indică faptul că nu era necesar să se includă costurile de investiții în costurile marginale din acordul cu Ryanair. În acest sens, Comisia precizează că Germania a subliniat faptul că FLG a încercat în permanență să atragă și alte companii aeriene, reușind în încercarea sa să atragă companii aeriene precum WizzAir. În plus, potrivit Germaniei, aeroportul din Lübeck a încercat, timp de mai mulți ani, fără succes, să lanseze negocieri pentru a încheia un acord cu Air Berlin.

(318) Germania a afirmat că, pentru a reuși să privatizeze aeroportul din Lübeck, era necesar să crească în mod semnificativ numărul de pasageri. Comisia acceptă faptul că au fost realizate investiții pentru a pregăti aeroportul din Lübeck pentru o creștere a numărului de pasageri ([1]).

(319) Comisia precizează, în continuare, că Acordul din 2000 nu impunea companiei FLG să realizeze investiții ([2]). FLG ar fi putut să își îndeplinească obligațiile care îi revin în temeiul contractului fără a investi în extinderea aeroportului.

(320) Având în vedere aceste considerații, Comisia concluzionează că abordarea Germaniei de a nu pune investițiile realizate pe aeroportul din Lübeck pe seama acordului cu Ryanair este rezonabilă.

(321) Însă, în urma analizării informațiilor furnizate de Germania, Comisia nu este de acord cu un singur punct al analizei, modificându-l în consecință. În Acordul din 2000 data finală este prevăzută a fi data de 30 mai 2010. Germania a ținut cont de costurile și veniturile marginale pentru anii 2011 și 2012 atunci când a calculat rentabilitatea suplimentară a Acordului din 2000. Comisia consideră că este potrivit să se țină cont numai de costurile și veniturile marginale generate pe durata contractului. Având în vedere această modificare necesară, Comisia a efectuat propria analiză utilizând în mod direct analiza rentabilității suplimentare prezentată de Germania, pe care a modificat-o, după caz, astfel cum se prezintă în tabelele 14, 15 și 16:

Tabelul 14

Costuri și venituri într-un scenariu optimist

anul	pasageri	venituri din activități aeronautice	venituri din activități non-aeronautice	cheltuieli de funcționare
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Conform Deciziei (UE) 2015/1226.
([2]) Decizia (UE) 2015/1584.

anul	pasageri	venituri din activități aeronautice	venituri din activități non-aeronautice	cheltuieli de funcționare
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Total	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabelul 15

Costuri și venituri într-un scenariu pesimist

anul	pasageri	venituri din activități aeronautice	venituri din activități non-aeronautice	cheltuieli de funcționare
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Total	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Tabelul 16

Evaluarea *ex ante* a rentabilității

Evaluarea rentabilității	Scenariu optimist (în EUR)	Scenariu pesimist (în EUR)
venituri din activități aeronautice	[…]	[…]
venituri din activități non-aeronautice	[…]	[…]
cheltuieli de funcționare	[…]	[…]
costuri de comercializare	[…]	[…]
Total	**[…]**	**[…]**

(322) Comisia a scos veniturile și cheltuielile de funcționare preconizate pentru anii 2011 și 2012, întrucât, în anii respectivi, Acordul din 2000 era prevăzut a fi expirat deja (a se vedea tabelele 14 și 15). În schimb, Comisia s-a bazat pe veniturile și cheltuielile de funcționare preconizate pentru perioada 2000-2010, rezultând veniturile și cheltuielile de funcționare prezentate în tabelul 16. În ceea ce privește costurile de comercializare, Comisia a calculat costurile de comercializare medii per pasager care ar fi putut fi preconizate într-un scenariu optimist și într-un scenariu pesimist conform informațiilor furnizate de Germania. Apoi, a înmulțit costurile de comercializare medii per pasager cu numărul de pasageri care ar fi putut fi preconizate pentru anii 2000-2010, rezultând costuri de comercializate preconizate la valoarea de […] EUR într-un scenariu optimist și de […] EUR într-un scenariu pesimist (a se vedea tabelul 16).

(323) În cele din urmă, deși în analiza *ex ante* efectuată FLG și prezentată de Germania nu au fost actualizate plățile viitoare la data încheierii contractului, din cifrele furnizate este evident că se preconiza rentabilitatea contractului respectiv.

(324) În plus față de datele furnizate de Germania, Oxera a prezentat o analiză a rentabilității Acordului din 2000 ([1]). Oxera a utilizate date privind rezultatele, mai exact date privind costurile suportate și veniturile generate în perioada anterioară acordului, acolo unde a fost posibil, pentru a deduce ipoteze cu privire la așteptările FLG la momentul semnării acordului. Oxera a calculat valori ale numărului de pasageri pe baza datelor privind rezultatele aferente perioadei până la data semnării acordului. Veniturile din activități aeronautice și costurile de comercializare au avut la bază tarifele și plățile prevăzute în Acordul din 2000. Pentru calcularea veniturilor generate din activități non-aeronautice și a cheltuielilor de funcționare, Oxera a utilizat date privind rezultatele aferente perioadei ulterioare datei la care a fost încheiat acordul.

(325) Valoarea actualizată netă a Acordului din 2000 cu Ryanair a fost estimată la […] EUR. Prin urmare, s-a preconizat că acordul va fi rentabil.

(326) Oxera a calculat VAN fără a pune costurile de investiții pe seama Acordului din 2000 cu Ryanair. Acest lucru este în concordanță cu constatarea Comisiei (a se vedea considerentele 316-320) conform căreia investițiile realizate pe aeroportul din Lübeck nu trebuie să fie puse pe seama Acordului din 2000.

(327) Comisia precizează că Oxera a utilizat date disponibile *ex ante* pentru calcularea numărului de pasageri, a veniturilor din activități aeronautice și a tarifelor de comercializare, însă și-a bazat analiza cu privire la veniturile din activități non-aeronautice și cheltuielile de funcționare pe date *ex post*. Oxera a afirmat că nu a avut acces la previziuni *ex ante* privind veniturile generate din activități non-aeronautice și cheltuielile de funcționare. Comisia precizează că, în evaluarea conformității unui astfel de acord cu principiul operatorului economic privat în economia de piață, pot fi luate în calcul doar veniturile și costurile pe care aeroportul preconiza să le genereze *ex ante* la data încheierii acordului cu compania aeriană respectivă. O evaluare bazată parțial pe date *ex post* poate însă servi la susținerea validării ipotezelor formulate pentru determinarea veniturilor și costurilor preconizate *ex ante*. Într-adevăr, datele *ex ante* recalculate de Oxera cu privire la veniturile aeronautice ([…] EUR) se situează între veniturile FLG din activități aeronautice *ex ante* preconizate, care au fost prezentate de Germania într-un scenariu optimist ([…] EUR) și într-un scenariu pesimist ([…] EUR). Valorile datelor *ex ante* recalculate de Oxera cu privire la costurile de comercializare ([…] EUR) sunt chiar mai mici decât cele prezentate de Germania: FLG a preconizat costuri de comercializate *ex ante* în valoare de […] EUR într-un scenariu optimist și de […] EUR într-un scenariu pesimist. Acest lucru confirmă faptul că previziunea *ex ante* a FLG a fost suficient de prudentă.

7.4.3. ***Concluzii***

(328) Informațiile furnizate de Germania indică faptul că FLG ar fi putut preconiza o rentabilitate incrementală pozitivă a Acordului din 2000. Ipotezele care au stat la baza acestei previziuni pare rezonabilă. Această concluzie este susținută de faptul că previziunea unei creșteri a numărului de pasageri a fost depășită de creșterea efectivă din perioada 2000-2005. Limitarea creșterii numărului de pasageri a fost în mare parte pusă pe seama imposibilității de a obține acordul de urbanism și de a extinde aeroportul, aspecte care nu erau previzibile la data încheierii Acordului din 2000. Previziunile FLG sunt susținute de studiul pus la dispoziție de Oxera.

(329) Prin urmare, s-ar fi putut preconiza, în mod rezonabil, că Acordul din 2000 cu Ryanair va fi suplimentar rentabil pentru FLG. În consecință, un operator economic privat în economia de piață ar fi încheiat acordul, întrucât a contribuit în mod progresiv, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea aeroportului. De asemenea, având în vedere contribuția în mod evident pozitivă, se poate considera, de asemenea, că Acordul din 2000 face parte dintr-o acțiune de punerea în aplicare a unei strategii globale care să conducă la rentabilitate cel puțin pe termen lung.

([1]) Raportul Oxera, Evaluare economică a principiului operatorului economic privat: Aeroportul din Lübeck, 1 septembrie 2014.

(330) Prin urmare, Acordul din 2000 dintre FLG și Ryanair nu conferă un avantaj economic pe care Ryanair nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață. În consecință, acesta nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Această constatare nu aduce atingere aprecierii dacă acordurile din 2010 au implicat un ajutor de stat pentru Ryanair.

7.5. *TAXE PENTRU DEGIVRAREA AERONAVELOR*

7.5.1. ***Selectivitate***

(331) Pentru a intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) din TFUE, o măsură de stat trebuie să fie în favoarea „anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri". Prin urmare, doar măsurile adoptate în favoarea întreprinderilor, care acordă, în mod selectiv, un avantaj, intră sub incidența noțiunii de ajutor de stat.

(332) În conformitate cu jurisprudența instanțelor europene, trebuie să se stabilească dacă, în cadrul unui anumit regim de reglementare (denumit în continuare „sistem de referință"), o măsură de stat este adoptată în favoarea „anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri", față de alte întreprinderi care se află într-o situație de drept și de fapt comparabilă în contextul obiectivului urmărit de măsura respectivă. O măsură care face diferența între întreprinderi aflate într-o situație comparabilă ar fi selectivă prima facie. În cazul în care o măsură selectivă prima facie se justifică prin natura sau schema generală a sistemului, aceasta nu va fi considerată selectivă și, astfel, nu va intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) din TFUE ([1]).

(333) Prin urmare, Comisia trebuie să efectueze o analiză în trei etape: În primul rând, trebuie să se stabilească sistemul de referință. În al doilea rând, ar trebui să se stabilească dacă o măsură dată constituie o derogare de la sistemul respectiv în măsura în care aceasta face deosebirea între operatorii economici care, prin prisma obiectivelor inerente sistemului, se află într-o situație de fapt și de drept comparabilă. În cazul în care există o astfel de derogare (și, prin urmare, măsura este selectivă *prima facie*), trebuie să se stabilească, în cea de a treia etapă a verificării, dacă derogarea este justificată prin natura sau schema generală a sistemului.

(334) În cazul de față, Comisia a inițiat procedura oficială de investigare cu privire la taxele pentru degivrarea aeronavelor.

(335) În primul rând, Comisia trebuie să stabilească sistemul de referință în cadrul căruia vor fi evaluate taxele pentru degivrare. În acest context, Comisia ia act de faptul că taxele pentru degivrarea aeronavelor din aeroport sunt stabilite în cadrul unei scheme a taxelor speciale. Deși o astfel de schemă a taxelor speciale nu face parte din lista generală a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii, aceasta prezintă anumite particularități în comun cu lista generală a tarifelor: schema taxelor speciale cuprinde prețurile pentru anumite servicii furnizate de aeroport companiilor aeriene și prețurile pentru materialele necesare aferente unor astfel de servicii. Aceasta este valabilă pentru toate companiile aeriene care utilizează aeroportul. Aceasta este adaptată la câțiva ani pentru a aplica modificările produse la nivelul costurilor serviciilor speciale. În mod concret, doar aeroportul are competența de a elabora schema taxelor speciale.

(336) În hotărârea sa adoptată în cauza Lübeck, Curtea de Justiție a susținut că lista tarifelor din 2006 pentru aeroportul din Lübeck trebuia să fie considerată drept sistem de referință ([2]). Având în vedere similitudinile dintre lista generală a tarifelor și schema taxelor speciale, Comisia concluzionează că schema taxelor speciale pentru aeroportul din Lübeck trebuie să fie considerată drept cadru de referință pentru evaluarea taxelor pentru degivrarea aeronavelor pe aeroportul din Lübeck.

(337) În al doilea rând, Comisia trebuie să evalueze dacă schema taxelor speciale face diferența între operatorii economici care se află într-o situație de fapt și de drept comparabilă. Comisia observă că schema taxelor speciale se aplică tuturor companiilor aeriene care utilizează aeroportul din Lübeck. Atunci când utilizează serviciile de degivrare a aeronavelor, schema taxelor speciale nu face diferența între diferitele companii aeriene. Într-adevăr, fiecare aeronavă degivrată pe aeroportul din Lübeck este taxată la același nivel, taxele depinzând de greutatea la decolare a aeronavei și de cantitatea de lichid de degivrare și apă caldă utilizată. Prin urmare, taxele pentru degivrarea aeronavelor pe aeroportul din Lübeck nu derogă de la sistemul de referință, întrucât acestea nu fac diferența între companiile aeriene care utilizează aeroportul. Comisia concluzionează că taxele pentru degivrare nu sunt, *prima facie*, selective.

([1]) Cauza T-210/02 RENV, British Aggregates Association/Comisia, ECLI:EU:T:2012:110, punctele 82 și 83; cauzele conexate C-106/09 P și C-107/09 P, Comisia și Spania/Government of Gibraltar și Regatul Unit al Marii Britanii, ECLI:EU:C:2011:732, punctele 74 și 75; cauza C-518/13, Eventech/Parking Adjudicator, ECLI:EU:C:2015:9, punctele 54 și 55.

([2]) Cauza C-524/14 P, Comisia/Hansestadt Lübeck ECLI:EU:C:2016:971, punctul 62.

(338) Dat fiind faptul că taxele pentru degivrare nu sunt, *prima facie*, selective, nu este necesar să se analizeze dacă astfel de taxe sunt justificate prin natura sau schema generală a sistemului.

7.5.2. ***Concluzii***

(339) Prin urmare, taxele pentru degivrarea aeronavelor nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8. **CONCLUZII**

(340) Comisia constată că nu este necesar să ia o decizie cu privire la problema dacă un posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, în caz afirmativ, dacă un astfel de ajutor de stat ar putea fi declarat compatibil. Entitatea juridică FLG a fost desființată, aceasta încetându-și activitatea economică. În plus, chiar dacă ar exista o continuitate economică între FLG și Yasmina, nu ar mai fi posibilă recuperarea ajutorului de la Yasmina, întrucât aceasta a fost dizolvată, iar activele sale au fost vândute în cadrul procedurii de insolvență sub control judiciar în conformitate cu dreptul german al insolvenței.

(341) Vânzarea de acțiuni ale FLG companiei Infratil în 2005 nu a conferit un avantaj acesteia din urmă, deoarece Hansestadt Lübeck a acționat asemenea unui operator economic privat în economia de piață atunci când a vândut acțiunile. Renegocierea opțiunii „put” în 2009 și preluarea pierderilor ulterioare, a investițiilor și a altor costuri, astfel cum este prevăzut în Acordul adițional din 2009, nu au conferit un avantaj nici companiei Infratil. Și în acest context Hansestadt Lübeck a acționat asemenea unui operator economic privat în economia de piață.

(342) Acordul din 2000 dintre FLG și Ryanair ar fi contribuit, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea aeroportului. În consecință, un operator economic privat în economia de piață ar fi încheiat un acord care nu conferă un avantaj companiei aeriene Ryanair.

(343) Taxele pentru degivrarea aeronavelor în aeroport nu par să fie selective,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Nu este necesar să se decidă dacă un posibil ajutor de stat acordat în favoarea FLG constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și, în caz afirmativ, dacă acesta ar putea fi declarat compatibil cu piața internă, întrucât FLG și-a încetat activitatea economică și ajutorul nu mai poate fi recuperat.

Articolul 2

Vânzarea a 90 % din acțiunile FLG companiei Infratil și condițiile opțiunii „put” renegociate în 2009 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 3

Acordul din 2000 dintre Ryanair și aeroportul din Lübeck nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 4

Tarifele pentru degivrarea aeronavelor nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 5

Prezenta decizie este adresată Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 7 februarie 2017.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membră a Comisiei