II

(Atos não legislativos)

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2015/1469 DA COMISSÃO

de 23 de julho de 2014

relativa ao auxílio estatal SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) — Alemanha Financiamento de projetos de infraestruturas no aeroporto de Leipzig/Halle (2)

[notificada com o número C(2014) 5071]

(Apenas faz fé o texto na língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo [1],

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

Tendo dado oportunidade às partes interessadas de apresentarem as suas observações em conformidade com a(s) disposição(ões) supracitada(s) [2],

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 12 de abril de 2010, por razões relacionadas com a segurança jurídica, a Alemanha notificou à Comissão as injeções de capital planeadas na Mitteldeutsche Flughafen AG (a seguir designada por «MFAG») e na Flughafen Leipzig/Halle GmbH (a seguir designada por «FLH»). A Alemanha informou igualmente a Comissão de que as injeções de capital notificadas estão sujeitas à sua aprovação. Entretanto, o financiamento do projeto será efetuado através de empréstimos de acionistas, alegadamente concedidos em condições de mercado.

(2) Por cartas de 10 de junho de 2010, 26 de novembro de 2010 e 3 de março de 2011, a Comissão solicitou informações complementares sobre as medidas notificadas (incluindo sobre as condições dos empréstimos de acionistas). Em 29 de setembro de 2010, 4 de janeiro de 2011 e 26 de abril de 2011, a Alemanha apresentou informações adicionais.

(3) Por carta de 15 de junho de 2011, a Comissão informou a Alemanha da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE («decisão de início do procedimento») relativamente aos empréstimos de acionistas e às injeções de capital a favor da FLG. A Alemanha apresentou as suas observações sobre a decisão de início do procedimento no dia 15 de agosto de 2011.

(4) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* [3]. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre a medida em causa, no prazo de um mês a contar da data de publicação.

---

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

[2] JO C 284 de 28.9.2011, p. 6.

[3] Ver nota de rodapé 2.

(5) A Comissão recebeu observações sobre este assunto de 34 partes interessadas. Transmitiu essas observações à Alemanha em 21 de novembro de 2011. A Alemanha teve oportunidade de se pronunciar sobre essas observações no prazo de um mês. A Comissão recebeu as observações da Alemanha em 20 de dezembro de 2011.

(6) Em 14 de março de 2012, a Comissão enviou um pedido de informações. Em 26 de abril de 2012, a Comissão recebeu a resposta da Alemanha.

(7) Em 15 de maio de 2012, 20 de julho de 2012 e 21 de dezembro de 2012, a Comissão solicitou informações complementares. A Alemanha respondeu por cartas de 28 de junho de 2012, 10 de setembro de 2012 e 15 de janeiro de 2013.

(8) Em 31 de março de 2014, a Comissão adotou as Orientações relativas à aviação de 2014 ([4]), «substituindo as Orientações relativas à aviação de 1994 ([5]), bem como as Orientações relativas à aviação de 2005 ([6]). Em 15 de abril de 2014, foi publicada uma comunicação no *Jornal Oficial da União Europeia*, convidando os Estados-Membros e as partes interessadas a apresentarem as suas observações relativamente à aplicação das Orientações relativas à aviação de 2014 neste caso, no prazo de um mês a contar da data de publicação das Orientações em causa ([7]).

(9) Em 14 de abril de 2014, a Comissão solicitou informações complementares sobre a aplicação dos princípios comuns aplicáveis à apreciação da compatibilidade do auxílio à luz das Orientações relativas à aviação de 2014. A Alemanha respondeu por cartas de 19 de maio de 2014, 26 de maio de 2014, 10 de julho de 2014 e 11 de julho de 2014.

(10) Por carta de 17 de julho de 2014, a Alemanha concordou que a presente decisão seria adotada e notificada em língua inglesa.

2. **DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS**

2.1. CONTEXTO DA INVESTIGAÇÃO E DO PROJETO DE INFRAESTRUTURA

2.1.1. **Aeroporto de Leipzig/Halle**

(11) O aeroporto de Leipzig/Halle está situado no Estado Livre da Saxónia, na Alemanha Central. O aeroporto é explorado pela FLH ([8]), uma filial da MFAG ([9]). A MFAG é uma sociedade gestora de participações sociais (holding) com quatro filiais (FLH, Dresden Airport GmbH e PortGround GmbH).

(12) Após a reunificação da Alemanha, foi lançado um plano diretor para a transformação do aeroporto. Este plano previa a construção futura de um sistema de duas pistas. Em 1997, a construção da pista norte foi aprovada. Em 2004, os acionistas decidiram financiar a construção da pista sul ([10]).

(13) Após o início da exploração da pista sul em 2007, a DHL Express deslocalizou as suas atividades de «hub» europeu de Bruxelas para Leipzig. Para além da DHL Express, o aeroporto de Leipzig/Halle é igualmente servido pela Lufthansa Cargo e por outras companhias aéreas de transporte de mercadorias. Consequentemente, em 2011, o aeroporto de Leipzig/Halle tornou-se o 2.º maior aeroporto de transporte aéreo de mercadorias (depois do aeroporto de Frankfurt/Main) na Alemanha. O quadro 1 apresenta um resumo da evolução do transporte aéreo de passageiros e de mercadorias no aeroporto desde 2006.

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

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

([6]) Comunicação da Comissão — Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais (JO C 312 de 9.12.2005, p. 1).

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

([8]) O acionista maioritário da FLH é a Mitteldeutsche Flughafen AG, que detém uma participação de 94 % no seu capital social. As ações remanescentes são da propriedade do Freistaat da Saxónia, do Landkreis da Saxónia do Norte e da cidade de Schkeuditz. A FLH não tem acionistas privados.

([9]) São acionistas da MFAG: o Freistaat da Saxónia (76,64 %), o Land da Saxónia-Anhalt (18,54 %), a cidade de Dresden (2,52 %), a cidade de Halle (0,2 %) e a cidade de Leipzig (2,1 %). A FLH não tem acionistas privados.

([10]) As injeções de capital dos acionistas públicos da FLG que financiam a construção da nova pista sul e outras medidas no montante de 350 milhões de EUR e relativamente às quais foram tomadas decisões até 2006 já foram avaliadas e consideradas compatíveis com o mercado interno na Decisão 2008/948/CE da Comissão, de 23 de julho de 2008, relativa às medidas de auxílio concedidas pela Alemanha a favor de DHL e Aeroporto de Leipzig/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (JO L 346 de 23.12.2008, p. 1) e, por conseguinte, não se encontram abrangidas pelo âmbito da presente investigação.

Quadro 1

Evolução do transporte aéreo de passageiros e de mercadorias no aeroporto de Leipzig/Halle no período de 2006-2013

Ano	Evolução do transporte aéreo de passageiros	Evolução do transporte aéreo de mercadorias e de serviços postais em toneladas	Movimentos de aeronaves (transporte de mercadorias e de passageiros)
2006	2 348 011	29 330	42 417
2007	2 723 748	101 364	50 972
2008	2 462 256	442 453	59 924
2009	2 421 382	524 084	60 150
2010	2 352 827	663 059	62 247
2011	2 266 743	760 355	64 097
2012	2 286 151	863 665	62 688
2013	2 240 860	887 101	61 668

Fonte: Aeroporto de Leipzig/Halle (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Síntese do programa de investimento em infraestruturas**

(14) Os empréstimos de acionistas e as injeções de capital visam financiar medidas em matéria de infraestruturas e medidas conexas sintetizadas no quadro 2, no montante de 255,6 milhões de EUR.

Quadro 2

Síntese do programa de investimento em infraestruturas no aeroporto de Leipzig/Halle

Número	Descrição	Custos orçamentados/custos previstos (EUR)
M1	Aquisição de terrenos/deslocalização/redução do ruído/transferência de terrenos/planeamento da conservação da paisagem de acompanhamento	[…] (*)
M2	*Estrutura de ensaio do motor*	[…]
M3	Pista de circulação e ponte girante E7	[…]
M4	Extensão da pista norte de descolagem e de aterragem: custos de planeamento	[…]
M5	Limpeza do local da obra com vista à preparação para a construção da pista de circulação Victor e de novos edifícios de quartéis de bombeiros/hangar polivalente	[…]
M6	Pista de circulação paralela Victor	[…]
M7	Zonas adicionais de degelo	[…]
M8	Heliporto	[…]
M9.1 - M9.4	Medidas adicionais em matéria de infraestrutura: Reconstrução do ponto de controlo I Edifício de segurança funcional Aquisição de equipamento técnico Exploração pecuária	[…]

Número	Descrição	Custos orçamentados/custos previstos (EUR)
M10	Redução suplementar do ruído	[…]
M11	Desenvolvimento em terra da fase I da zona sudeste	[…]
M12	Procedimento de aprovação do plano para a extensão meridional	[…]
M13	Expansão da plataforma de estacionamento setentrional	[…]
M14	Expansão da plataforma de estacionamento oriental	[…]
M15	Adaptação da infraestrutura	[…]
M16	Medidas adicionais em matéria de infraestrutura: Extensão do hangar da zona norte (M16.1) Construção de um novo terminal de aviação e de um hangar para pequenas aeronaves (M16.2)	[…]
	Total	**255,625 milhões**

(*) Informações abrangidas pela obrigação de sigilo profissional.

(15) M1 — Medidas abrangentes de redução do ruído (incluindo a aquisição de terrenos, a deslocalização e o acompanhamento do planeamento da conservação da paisagem): nos termos da decisão de aprovação do plano para a pista sul e as plataformas de estacionamento ([11]), o aeroporto de Leipzig/Halle tem de aplicar medidas de redução do ruído na zona de proteção noturna. Esta zona de proteção noturna devia abranger uma área com cerca de 211 km^2 e aproximadamente 6 000 edifícios residenciais. Após o primeiro recálculo da zona de proteção noturna, efetuado no final de fevereiro de 2009, a zona de proteção inicial necessita de ser alargada de forma a abranger aproximadamente 4 000 edifícios residenciais adicionais.

(16) M2 — Estrutura de ensaio do motor: em 2007-2008, foi construída uma nova estrutura de ensaio do motor no aeroporto de Leipzig/Halle. O aeroporto de Leipzig/Halle funciona 24 horas por dia, pelo que tem de dispor de instalações para realizar ensaios em motores de aeronaves de dia e de noite. A estrutura de ensaio do motor foi criada como uma estrutura fechada para limitar as emissões de ruído.

(17) M3 — Pista de circulação e ponte girante «E7»: para aliviar a pressão exercida sobre as pistas de circulação e as pontes girantes existentes e proporcionar uma alternativa em caso de acidente ou avaria, construiu-se a pista de circulação e a ponte girante «E7» na zona leste do aeroporto. Por razões técnicas, este projeto de infraestrutura encontra-se dividido em três sub-projetos: ponte girante ([12]), pista de circulação e equipamento técnico (iluminação). Os trabalhos relativos ao projeto foram iniciados em 2008.

(18) M4 — Extensão da pista norte de descolagem e de aterragem (custos de planeamento) dos seus 3 600 metros atuais para 3 800 metros: a extensão da pista norte visa assegurar que as aeronaves de carga com um peso máximo elevado à descolagem («MTOW») podem descolar sem quaisquer restrições relativamente à carga útil. O planeamento deste projeto de infraestrutura teve início em 2008.

(19) M5 — Limpeza do local da obra a tempo da construção da pista de circulação «Victor», de um novo edifício de quartel de bombeiros e do hangar polivalente I: o quartel de bombeiros e o hangar polivalente terão de ser demolidos e reconstruídos. Os trabalhos de reconstrução do hangar polivalente I e do quartel de bombeiros foram iniciados em maio de 2009. O novo hangar polivalente será utilizado para o equipamento de serviço de inverno. Os trabalhos incluirão igualmente a construção de um edifício onde será ministrada formação ao corpo de bombeiros.

([11]) Decisão de aprovação do plano para a pista sul de descolagem e de aterragem e a plataforma de estacionamento de uma autoridade alemã responsável pelo planeamento, de 4 de novembro de 2004, e primeira alteração a essa decisão, de 9 de dezembro de 2005.

([12]) O aeroporto de Leipzig/Halle tem duas pistas de circulação que atravessam vias de tráfego (autoestrada A14, linha ferroviária de alta velocidade, estrada nacional com quatro faixas de rodagem), o que significa que têm de ser construídas pontes para as pistas de circulação.

(20) M6 — Pista de circulação paralela «Victor»: de acordo com a notificação, a construção da pista de circulação «Victor» entre duas pistas de circulação existentes é essencial para cobrir as capacidades crescentes no aeroporto de Leipzig/Halle e para cobrir as capacidades no sudoeste do aeroporto nas horas de ponta e caso se registem ventos fortes de leste.

(21) M7 — Zonas adicionais de degelo: são necessárias zonas adicionais de degelo para assegurar que o degelo das aeronaves decorre sem problemas e para evitar atrasos resultantes de infraestruturas inadequadas.

(22) M8 — Heliporto: em 2008-2009, foi criado um local de estacionamento para helicópteros no aeroporto de Leipzig/Halle, adaptando a estrutura da superfície e marcando-a; este local é utilizado como base para operações de salvamento aéreo e de emergência.

(23) M9.1 — Reconstrução do ponto de controlo I: o ponto de controlo I tem de ser reconstruído a fim de cumprir o disposto no Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ([13]). Este ponto de controlo será a base para todas as atividades em matéria de organização relacionadas com a segurança aeroportuária (gestão de passes e entradas, formação em matéria de segurança, funções de gestão), os controlos (por exemplo, das pessoas e mercadorias) e os serviços de segurança (por exemplo, serviço de visitantes, VIP).

(24) M9.2 — Edifício de segurança funcional: será utilizado um novo edifício de segurança pela polícia federal, pela polícia regional, pelos serviços aduaneiros e pelo serviço meteorológico alemão.

(25) M9.3 — Aquisição de equipamento técnico: a fim de se adaptar à nova infraestrutura, o aeroporto de Leipzig/Halle terá igualmente de adquirir equipamento adicional de serviço de inverno e equipamento adicional de combate a incêndios. A vedação do aeroporto também terá de ser retroapetrechada com detetores e equipamento de video-vigilância digital com deteção inteligente de movimento.

(26) M9.4 — Exploração pecuária: o projeto diz respeito à construção de um edifício separado no aeroporto para a exportação/importação de animais provenientes de países terceiros que contenha instalações veterinárias.

(27) M10 — Redução suplementar do ruído: à luz do crescimento previsto, especialmente no transporte aéreo de mercadorias, no aeroporto de Leipzig/Halle, prevê-se que sejam necessárias medidas suplementares de redução do ruído (e trabalhos de construção conexos) a médio prazo, à medida que o aeroporto se expande.

(28) M11 — Desenvolvimento em terra da fase I da zona sudeste: as zonas adjacentes ao lado sudeste das instalações em terra existentes (hangar e edifício operacional) no aeroporto de Leipzig/Halle devem ser totalmente equipadas, até 2010, com sistemas de abastecimento de água e eletricidade, uma unidade de tratamento de águas residuais e uma rede de escoamento de águas pluviais; os trabalhos de construção foram iniciados em 2008. Assim que a rotunda existente no terminal de transbordo de carga aérea for ligada à rede rodoviária pública, terão de ser tomadas medidas suplementares de redução do ruído.

(29) M12 — Procedimento de aprovação do plano para a extensão meridional: a pista sul (3 600 m) e a plataforma de estacionamento no aeroporto de Leipzig/Halle devem ser alargadas a longo prazo. Tal exigirá um processo de aprovação do plano.

(30) M13 — Expansão da plataforma de estacionamento setentrional: prevê-se que venham a ser construídos doze pontos de estacionamento suplementares até 2020. O desenvolvimento de terminais na zona norte do aeroporto permitirá uma distribuição mais uniforme dos movimentos de aeronaves entre as duas pistas de aterragem e de descolagem.

(31) M14 — Expansão da plataforma de estacionamento oriental: a fronteira oriental da plataforma de estacionamento deve ser deslocada para sul por forma a garantir a disponibilização das necessárias zonas livres de obstáculos para a realização de operações na pista. A plataforma de estacionamento necessita igualmente de ser ligada ao sistema de pistas de circulação e às zonas de degelo.

(32) M15 — Adaptação da infraestrutura: os terminais na zona norte devem ser adaptados de forma a ter em conta a plataforma de estacionamento recém-construída na zona norte e a deslocalização das funções de carga para essa zona. Para esse efeito, o hangar e as funções auxiliares necessárias devem ser adaptados a uma aeronave de categoria F.

(33) M16.1 — Extensão do hangar da zona norte: envolve a construção de uma nova plataforma de estacionamento na zona norte, incluindo a deslocalização das funções de carga para essa zona e a disponibilização de pontos de manutenção.

([13]) Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil (JO L 355 de 30.12.2002, p. 1).

(34) M16.2 — Construção de um novo terminal de aviação e de um hangar para pequenas aeronaves: terá de se construir um novo terminal de aviação e um hangar para pequenas aeronaves. O antigo terminal de aviação foi demolido aquando da construção da nova pista sul.

2.2. MEDIDAS OBJETO DE INVESTIGAÇÃO E MOTIVOS PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

(35) A decisão de dar início ao procedimento investigou as seguintes medidas de financiamento do projeto de investimento (isto é, medidas em matéria de infraestruturas e medidas conexas) no aeroporto de Leipzig/Halle:

(i) empréstimos de acionistas a favor da FLH no montante, eventualmente, de 255,6 milhões de EUR («financiamento intercalar parcialmente já posto em prática»);

(ii) injeções de capital na FLH no montante de 255,6 milhões de EUR.

(36) No que diz respeito às medidas notificadas em matéria de infraestrutura, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao facto de as mesmas poderem ser efetivamente consideradas correspondentes a missões de serviço público e, assim, sobre se o financiamento das mesmas não constitui um auxílio estatal.

(37) A Comissão concluiu que os empréstimos de acionistas concedidos à MFAG e as injeções de capital na MFAG não constituem auxílios estatais, uma vez que ambos se destinam a ser transferidos para a FLH. A MFAG só pode ser considerada como um veículo para a transferência de fundos para a FLH e, consequentemente, não como um beneficiário do auxílio propriamente dito.

2.2.1. **Empréstimos de acionistas a favor da FLH**

(38) Os projetos de infraestrutura e outros projetos conexos foram financiados, em primeiro lugar, através de empréstimos de acionistas que só serão convertidos em capital depois destas medidas de financiamento terem sido autorizadas pela Comissão. Entre 2006 e 2011 ([14]), o montante total dos empréstimos de acionistas concedido à FLH representou […] milhões de EUR.

(39) As condições dos empréstimos de acionistas concedidos no período de 2006-2008 foram determinadas com base num acordo de empréstimo celebrado entre o Sachsen LB e a MFAG. A taxa de juro de base aplicável ao empréstimo é a taxa EURIBOR a 3 meses acrescida de uma margem de risco de […] pontos de base. Para o ano de 2009, a taxa de juro de base aplicável ao empréstimo é a taxa EURIBOR a 3 meses acrescida de uma margem de risco de […] pontos de base. Para o ano de 2010, a taxa de juro de base aplicável ao empréstimo é a taxa EURIBOR a 3 meses acrescida de uma margem de risco de […] pontos de base.

Avaliação inicial da existência de auxílio pela Comissão

(40) Quanto à natureza de auxílio dos empréstimos de acionistas a favor da FLH, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao facto de os empréstimos de acionistas a favor da FLH terem sido concedidos em condições que poderiam ter sido normalmente obtidas no mercado. Em particular no que diz respeito aos acordos de empréstimo comparáveis, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao facto de as propostas indicativas enviadas por correio eletrónico sem o objetivo de celebrar acordos de empréstimo juridicamente vinculativos e sem a avaliação subjacente da probabilidade de incumprimento e de cobertura por garantia poderem ser consideradas como uma referência de mercado fiável.

(41) Na ausência de uma referência de mercado, a Comissão baseou a sua avaliação no valor indicativo previsto na Comunicação sobre as taxas de referência de 2008 ([15]). Por conseguinte, na ausência de uma notação de risco da FLH e de garantias subjacentes, as condições segundo as quais os empréstimos de acionistas foram concedidos à FLH aparentavam ser mais favoráveis do que o valor indicativo calculado pela Comissão para a taxa de juro de mercado, em conformidade com a Comunicação sobre as taxas de referência de 2008.

(42) O eventual elemento de auxílio ascende à diferença entre a taxa de juro de mercado e a taxa de juro efetiva.

2.2.2. **Injeções de capital na FLH**

(43) As injeções de capital na FLH, destinadas a financiar medidas em matéria de infraestruturas e medidas conexas (ver quadro 2), estão sujeitas à aprovação da Comissão. Consequentemente, só depois de o auxílio ter sido autorizado é possível converter os empréstimos de acionistas concedidos à FLH em capital próprio.

(44) O montante total de financiamento destinado a reembolsar os custos relacionados com projetos de infraestrutura e outros projetos conexos ascende a 255,6 milhões de EUR. No total, serão depositados 240,3 milhões de EUR no fundo de reserva de capital da MFAG destinados a ser transferidos para a FLH a fim de aumentar o seu capital próprio (isto é, a sua própria reserva de capital). Por seu lado, os acionistas da FLH irão injetar o montante remanescente diretamente no fundo de reserva de capital da FLH.

([14]) Até 1 de abril de 2011.

([15]) Comunicação da Comissão sobre a revisão do método de fixação das taxas de referência e de atualização (JO C 14 de 19.1.2008, p. 6).

(45) Segundo a Alemanha, as injeções de capital serão efetuadas sem qualquer plano de atividades subjacente e sem perspetivas de rendibilidade a longo prazo.

(46) Apesar de alguns dos projetos de infraestrutura a financiar pelas injeções de capital planeadas já terem sido iniciados, o acionista público anunciou, antes do início dos projetos e em cada caso, a sua intenção de financiar tais medidas antes dos trabalhos de construção serem iniciados. As injeções de capital propriamente ditas ainda não foram efetuadas.

Avaliação inicial da existência de auxílio pela Comissão

(47) No que diz respeito à natureza de auxílio das injeções de capital, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao facto de, na ausência de quaisquer expectativas de rendibilidade a longo prazo, os acionistas da FLH agirem como um operador numa economia de mercado. Assim, a Comissão tinha dúvidas sobre se as injeções de capital poderiam ser consideradas como não constituindo um auxílio estatal.

2.2.3. **Compatibilidade do auxílio**

(48) Uma vez que os empréstimos de acionistas concedidos à FLH e as subsequentes injeções de capital na FLH poderiam constituir auxílios estatais, a Comissão teve de examinar se este auxílio poderia ser considerado compatível com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE. A este respeito, as Orientações relativas à aviação de 2005 sintetizaram os princípios comuns aplicáveis à apreciação da compatibilidade do auxílio para financiar infraestruturas aeroportuárias nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(49) Na decisão de início do procedimento, a Comissão concluiu que determinados critérios enunciados nas Orientações relativas à aviação de 2005 são satisfeitos no caso em apreço. A este respeito, a Comissão concluiu que o auxílio cumpre um objetivo de interesse comum claramente definido, em particular uma vez que aumenta a conectividade da região no que se refere aos serviços de mercadorias e tem um impacto positivo no desenvolvimento local. Tendo em conta a perspetiva de evolução positiva relativamente à transformação do aeroporto, a Comissão concluiu que o aeroporto tem boas perspetivas de utilização a médio prazo e que o programa de infraestruturas é necessário.

(50) No entanto, na decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou dúvidas sobre se as medidas de infraestrutura em causa são proporcionais ao objetivo definido. Além disso, a Comissão manifestou dúvidas de que nem todos os utilizadores têm acesso ao aeroporto de forma equitativa e não discriminatória. A Comissão afirmou ainda que, uma vez que a FLH, enquanto aeroporto especializado no transporte de mercadorias, está em concorrência com aeroportos localizados noutros Estados-Membros, não pode concluir, na fase atual, que o desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado numa medida contrária ao interesse comum. Além disso, a Comissão também tinha dúvidas quanto à necessidade e proporcionalidade do auxílio.

(51) Consequentemente, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao facto de o financiamento das medidas notificadas poderem ser consideradas compatíveis com o mercado interno, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, do TFUE.

3. **OBSERVAÇÕES DA ALEMANHA**

3.1. CONTEXTO DAS MEDIDAS OBJETO DE INVESTIGAÇÃO

(52) Nas suas observações, a Alemanha começou por apresentar esclarecimentos suplementares sobre o contexto das medidas objeto de investigação. Neste contexto, a Alemanha constatou que o Tratado de Reunificação de 1990 já tinha previsto a transformação do aeroporto de Leipzig/Halle. De acordo com a Alemanha, foi criado um plano diretor para a transformação do aeroporto e foi decidido desenvolver um sistema de duas pistas de aterragem e de descolagem paralelas. A Alemanha explicou ainda que a construção da pista norte foi aprovada em 1997, tendo a sua exploração sido iniciada em 2000, e que a construção da pista sul foi aprovada em 2004, tendo a sua exploração sido iniciada em 2007.

(53) Neste contexto, a Alemanha afirmou que, devido ao seu sistema de pistas paralelas e à deslocalização de vários operadores de transporte aéreo de mercadorias de grande dimensão, o aeroporto de Leipzig/Halle tinha sido capaz de se posicionar como o segundo maior «hub» de transporte aéreo de mercadorias na Alemanha. Neste contexto, a Alemanha sustentou que, desde 2010, o aeroporto tinha sido capaz de promover o seu lugar como um dos centros de transbordo de carga aérea mais importantes na Europa. A Alemanha acrescentou igualmente que, atualmente, 133 empresas estavam presentes no aeroporto, empregando um total de 5 106 pessoas em 2010 (um aumento de 14,4 % em comparação com 2009).

(54) Na opinião da Alemanha, o aeroporto é, por conseguinte, um motor de desenvolvimento económico na região e desempenha um papel importante no emprego a nível regional. A Alemanha salientou que este aspeto é igualmente corroborado por um aumento nos volumes de receitas e de transporte de mercadorias manuseados no aeroporto: durante o período de 2005 a 2009, as receitas geradas pela FLH aumentaram de 47 milhões de EUR para 80 milhões de EUR. No que diz respeito aos volumes de carga, a Alemanha declarou que, em comparação com outros aeroportos, o aeroporto de Leipzig/Halle regista taxas de crescimento constante (em 2007 foram processadas 101 364 toneladas de mercadorias, número este que aumentou para 442 453 toneladas em 2008, 524 084 toneladas em 2009 e 663 059 toneladas em 2010). A fim de complementar a sua declaração, a

Alemanha salientou que o volume de carga aérea registou um aumento de 18,5 % em 2009 e de 26,5 % em 2010. De acordo com a Alemanha, previa-se um novo aumento do volume de carga. Neste contexto, a Alemanha esclareceu que se esperava que o aeroporto de Leipzig/Halle manuseasse aproximadamente 820 000 toneladas de carga aérea até 2020 ([16]). No entanto, a Alemanha sustentou que esta previsão seria concretizada até 2015 ([17]).

(55) Além disso, a Alemanha afirmou que o aeroporto tinha registado um aumento gradual do número de passageiros nos últimos anos (de 1 988 854 passageiros em 2002 para 2 723 748 passageiros em 2007). Embora, segundo a Alemanha, tenha havido um declínio no tráfego de passageiros desde 2007 (apenas 2 352 827 passageiros em 2010), a médio/longo prazo a Alemanha esperava um aumento no tráfego de passageiros até 4,6 milhões de passageiros até 2020.

(56) A Alemanha declarou que, contrariamente ao que se verifica em muitos outros aeroportos da União, como, por exemplo, nos três principais aeroportos de carga alemães de Frankfurt/Main, Colónia/Bona e Munique, o aeroporto de Leipzig/Halle beneficia de uma autorização ilimitada de voos noturnos para o transporte de carga aérea comercial. De acordo com a Alemanha, esta é uma das razões pelas quais o aeroporto tem boas perspetivas para o futuro. A Alemanha sublinhou igualmente que o tribunal administrativo federal alemão (Bundesverwaltungsgericht) confirmou a proibição de voos noturnos no aeroporto de Frankfurt/Main, o maior «hub» de carga aérea alemão, por acórdão de 4 de abril de 2012. A Alemanha declarou que, no aeroporto de Frankfurt/Main, as partidas e as chegadas foram, por conseguinte, sujeitas a uma proibição total entre as 23h00 e as 05h00.

(57) A Alemanha sustentou igualmente que a FLH não conseguiu financiar as medidas planeadas em matéria de infraestrutura a partir dos seus próprios recursos. Neste contexto, a Alemanha salientou que, devido ao atraso a nível de investimento proveniente do tempo da antiga República Democrática Alemã, o aeroporto teve de fazer investimentos num período muito mais curto do que os aeroportos situados na parte ocidental da Alemanha. Segundo a Alemanha, os investimentos significativos a curto prazo não podem, em particular, ser financiados a partir dos próprios recursos da FLH, uma vez que existe uma diferença significativa entre o volume de investimento (225,6 milhões de EUR) e as receitas anuais do aeroporto (80 milhões de EUR em 2009).

3.2. CONCEITO DE ATIVIDADE ECONÓMICA E MISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO

3.2.1. **Noção de atividade económica e aplicabilidade das regras em matéria de auxílios estatais a infraestruturas aeroportuárias**

(58) Em primeiro lugar, a Alemanha relembrou que não concordava com a posição da Comissão de que a construção de infraestruturas aeroportuárias constitui uma atividade económica. Assim, a Alemanha sustentou que as medidas notificadas não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(59) A este respeito, a Alemanha sustentou que o conceito de «empresa» na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE não é aplicável a aeroportos, pelo menos no que respeita ao financiamento de infraestruturas aeroportuárias. A Alemanha salientou que a criação de infraestruturas aeroportuárias não constituía uma atividade económica, mas antes uma medida geral em matéria de política económica, regional e de transportes. Fez referência ao ponto 12 das Orientações relativas à aviação de 1994, segundo as quais «a construção ou expansão de projetos de infraestruturas […] representa uma medida geral de política económica que não pode ser controlada pela Comissão ao abrigo das regras do Tratado em matéria de auxílios de Estado. As decisões relativas ao desenvolvimento de infraestruturas não cabem no âmbito de aplicação da presente comunicação» e alegou que as Orientações relativas à aviação de 2005 não substituíam o presente ponto.

(60) Além disso, a Alemanha afirmou que a construção de infraestruturas aeroportuárias não constitui uma atividade económica, uma vez que um investidor privado não poderia exercer essa atividade. A este respeito, a Alemanha declarou que não existe nenhuma perspetiva de rentabilidade do investimento, em razão da impossibilidade de repercutir as despesas de construção nos utilizadores do aeroporto por intermédio das taxas aeroportuárias. Esta impossibilidade decorre, segundo a Alemanha, do facto de essas taxas estarem sujeitas a autorização da autoridade aeroportuária pertinente do Land no qual se situa o aeroporto, não tendo os investidores privados nenhuma influência no respetivo nível. De acordo com a Alemanha, essas taxas não podem, por conseguinte, ser fixadas livremente pelo operador em função de considerações económicas e, de facto, são definidas sem qualquer relação com os custos de investimento. As áreas arrendadas para fins comerciais que não os relacionados com as operações aéreas são, na opinião da Alemanha, desprovidas de pertinência.

(61) Neste contexto, a Alemanha afirmou ainda que os aeroportos suportam custos fixos superiores à média relacionados com as infraestruturas, o equipamento e a exploração. Além disso, a sua margem de manobra é limitada pela importância dos encargos e pelas condições jurídicas estritas.

([16]) Com base em estimativas anteriores a 2011.
([17]) Com base nas estimativas de 2011.

(62) A Alemanha considerou ainda inoperantes as referências ao acórdão *Aéroports de Paris* e ao acórdão ([18]) Leipzig/Halle. ([19]) No que diz respeito ao acórdão *Aéroports de Paris*, a Alemanha sustentou que o mesmo não tem por objeto a construção de infraestruturas aeroportuárias, mas a sua exploração. Além disso, a Alemanha considerou que o acórdão *Aéroports de Paris* não procede à interpretação do conceito de «empresa» na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, mas trata de uma violação da proibição de abuso de posição dominante na aceção do artigo 102.º do TFUE. No que diz respeito ao acórdão *Leipzig/Halle*, a Alemanha considerou que o acórdão do tribunal geral não tem qualquer efeito precedente na jurisprudência, uma vez que é passível de recurso.

3.2.2. **Missões de serviço público**

(63) Segundo a Alemanha, mesmo que o financiamento de medidas de infraestrutura estivesse sujeito a regras em matéria de auxílios estatais, não constituiria um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, uma vez que o financiamento de medidas de infraestrutura foi constituído essencialmente pelo reembolso necessário e proporcionado dos custos incorridos para desempenhar tarefas da competência do Estado. Neste contexto, a Alemanha declarou que, de acordo com as Orientações relativas à aviação de 2005, as atividades que, regra geral, são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público não têm um caráter económico e não são abrangidas pelas regras em matéria de auxílios estatais.

(64) A Alemanha alegou que, no desempenho de tarefas que correspondem a missões de serviço público, a prática da Comissão estabeleceu uma distinção entre, pelo menos, as seguintes categorias de medidas de segurança: a proteção do tráfego aérea contra ameaças externas, tais como o desvio de aeronaves e outros atos de violência contra o tráfego aéreo, a proteção do tráfego aéreo contra riscos operacionais e a proteção de terceiros contra riscos operacionais associados ao tráfego aéreo. Na opinião da Alemanha, no que respeita à proteção do tráfego aéreo contra riscos operacionais, o operador aeroportuário tem o dever de renovar, modernizar e expandir as infraestruturas aeroportuárias a fim de prevenir riscos operacionais. A Alemanha declarou que a terceira categoria de medidas abrange geralmente a proteção de terceiros contra o ruído das aeronaves e outros efeitos ambientais prejudiciais.

(65) No que diz respeito às diferentes medidas de infraestrutura em causa, a Alemanha argumentou que estas medidas constituíam sobretudo uma compensação pelo exercício de atividades correspondentes a missões de serviço público, uma vez que as medidas protegiam terceiros contra riscos operacionais associados ao tráfego aéreo.

(66) No que diz respeito às medidas de redução do ruído, a Alemanha declarou que, no contexto do procedimento de aprovação do plano, teriam de ser aplicadas medidas de redução do ruído em aproximadamente 10 000 edifícios residenciais. A Alemanha alegou que, de acordo com as disposições da recentemente alterada *Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm* (Lei de proteção contra o ruído de aeronaves, «FluglärmG»), as medidas de redução do ruído só abrangeriam uma área de apenas 78 km^2 com cerca de 3 000 edifícios residenciais e custos no montante de […] milhões de EUR. No entanto, segundo a Alemanha, a FLH não beneficiou desta alteração da «FluglärmG», pelo que continua a ser aplicável uma zona de proteção mais estrita. Neste contexto, a Alemanha afirmou que o aeroporto de Leipzig/Halle tem de suportar custos muito mais elevados do que os seus concorrentes (na Alemanha e fora da União).

(67) Além disso, o aeroporto adquiriu igualmente propriedades de residentes gravemente afetados aos quais pagou uma indemnização. Além disso, a Alemanha declarou que o aeroporto realizou algumas atividades de conservação da natureza a título de compensação pelas suas atividades de construção. A Alemanha argumentou que tais atividades visavam prevenir ou reduzir o impacto que o ruído das aeronaves e os trabalhos de construção têm em terceiros, pelo que se tratou de uma missão de serviço público. Segundo a Alemanha, proteger terceiros do ruído, particularmente do ruído das aeronaves, constituía um dos deveres e funções oficiais fundamentais do Estado.

(68) A Alemanha alegou igualmente que a estrutura onde é realizado o ensaio de medição do ruído do motor, isto é, a medida M2, constituía uma medida abrangida pela missão de serviço público. Afirmou que os limites de ruído definidos no contexto da decisão de aprovação do plano para a construção da pista sul poderiam ser cumpridos durante o dia (das 06h00 às 22h00) sem uma estrutura de ensaio do motor fechada. No entanto, segundo a Alemanha, em conformidade com a licença de exploração de 31 de julho de 2007, o aeroporto tinha que executar os ensaios na estrutura de ensaio fechada também durante o dia. Além disso, a Alemanha explicou que o ensaio do motor era exigido no contexto da manutenção da segurança operacional da aeronave e excederia os limites de ruído permitidos, caso fosse executado durante a noite fora de uma estrutura fechada. Por conseguinte, na opinião da Alemanha, a construção da estrutura de ensaio do motor sob a forma de um edifício fechado serve para proteger os residentes locais de quaisquer níveis inaceitáveis de ruído provocados pelas aeronaves.

([18]) Processo T-128/98, *Aéroports de Paris/Comissão*, Coletânea 2000, p. II-3929.
([19]) Processos apensos T-443/08 e T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig Halle GmbH/Comissão*, (*acórdão «Aeroporto de Leipzig-Halle»*), Coletânea 2011, p. II-1311.

(69) No que diz respeito à medida M3, a Alemanha argumentou que a construção destes elementos de infraestrutura corresponde a uma missão de serviço público, uma vez que foi realizada a fim de proteger o tráfego aéreo de riscos operacionais. Independentemente do volume de tráfego que deveria ser gerido no futuro, já no passado as ligações às pistas de circulação existentes eram insuficientes para garantir uma gestão segura e sem incidentes do tráfego aéreo. Além disso, a Alemanha declarou que a nova pista de circulação é a via de acesso de emergência para o corpo de bombeiros do quartel de bombeiros oriental para a zona norte do aeroporto. De acordo com a Alemanha, mesmo que as regras em matéria de auxílios estatais fossem aplicáveis, há que ter em mente que alguns destes custos relacionados com a pista de circulação diziam respeito à iluminação. No que se refere à iluminação, a Alemanha salientou que a Comissão já tinha decidido, na sua *Decisão Memmingen*, que a iluminação constituía um elemento de orientação e controlo das aeronaves e, por conseguinte, poderia ser classificada como uma atividade correspondente a uma missão de serviço público não abrangida pelo âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais ([20]).

(70) De acordo com a Alemanha, a medida M4 seria igualmente realizada no âmbito do exercício de atividades correspondentes a missões de serviço público, uma vez que a capacidade operacional e as razões de segurança eram exigidas para proporcionar às aeronaves de grande porte que descolam com o peso máximo elevado permitido em determinadas condições climáticas uma distância adicional para descolagem, incluindo uma zona suplementar de desaceleração em caso de descolagem abortada.

(71) No que diz respeito à medida M5, na opinião da Alemanha, a limpeza do local da obra a tempo da construção da pista de circulação «Victor» tinha sido realizada no exercício de atividades correspondentes a missões de serviço público, uma vez que a pista de circulação «Victor» era necessária para garantir uma exploração segura e prevenir acidentes, riscos de segurança e um impacto ambiental negativo. Segundo a Alemanha, contrariamente ao que defende a Comissão, a construção da pista de circulação «Victor» não se destinava a aumentar a capacidade e, indiretamente, o volume de negócios. A Alemanha declarou que a pista em causa foi construída exclusivamente por razões ambientais e de segurança operacional.

(72) Além disso, segundo a Alemanha, a construção dos dois novos edifícios de quartéis de bombeiros foi realizada no exercício de atividades correspondentes a missões de serviço público, uma vez que, de acordo com a prática estabelecida da Comissão, as medidas relativas à segurança contra incêndios, especialmente a construção e a exploração dos edifícios de quartéis de bombeiros aeroportuários e a aquisição do equipamento pertinente, são consideradas correspondentes a missões de serviço público. A Alemanha salientou que, geralmente, a construção de edifícios de combate a incêndios em aeroportos alemães beneficiava de financiamento público.

(73) Além disso, segundo a Alemanha, a construção do hangar polivalente foi igualmente efetuada no exercício de atividades correspondentes a missões de serviço público, uma vez que o hangar seria utilizado exclusivamente para o armazenamento do equipamento de serviço de inverno e como abrigo de emergência. A Alemanha explicou que a disponibilização de instalações para armazenamento do equipamento de serviço de inverno constitui uma função oficial do estado, uma vez que garante a segurança da exploração do aeroporto durante o período de inverno. Além disso, a Alemanha declarou que tal permitiu ao aeroporto cumprir a sua obrigação legal de explorar o aeroporto em todos os momentos.

(74) A Alemanha explicou que a disponibilização do abrigo de emergência é de interesse geral, uma vez que contribui para salvaguardar a vida humana. A Alemanha invocou as disposições da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que exigem aos gestores aeroportuários que disponibilizem um espaço para o tratamento de pessoas feridas e o armazenamento de cadáveres em caso de emergência. Além disso, segundo a Alemanha, o hangar polivalente pode igualmente acolher os passageiros que não possam prosseguir viagem devido a fenómenos naturais (por exemplo, a nuvem de cinzas em 2010).

(75) Além do mais, a Alemanha sublinhou que a construção do novo hangar era necessária, uma vez que não teria sido possível proceder ao alargamento do hangar polivalente na sua localização anterior.

(76) No que se refere à medida M6, a Alemanha fez referência aos argumentos apresentados em relação à medida M5. Além disso, a Alemanha declarou que a construção da pista de circulação «Victor» tinha sido adiada.

(77) Segundo a Alemanha, a expansão das zonas de degelo (M7) foi igualmente realizada em cumprimento de uma função oficial do Estado, uma vez que as instalações foram necessárias por razões ambientais e de segurança operacional. Além disso, a Alemanha explicou que as zonas adicionais de degelo não eram necessárias para garantir uma capacidade suficiente em caso de aumento de tráfego, uma vez que o aeroporto de Leipzig/Halle era capaz de gerir um aumento de tráfego mesmo sem zonas adicionais de degelo. Argumentou que a expansão

([20]) Decisão da Comissão, de 7 de março de 2007, no processo de auxílio estatal N620/06, Aeroporto Regional de Memmingen/Allgäu — Alemanha (JO C 133 de 15.6.2007, p. 8).

das zonas de degelo se tornou necessária em resultado das experiências durante a operação de inverno de 2008/2009. De acordo com a Alemanha, as instalações adicionais de degelo servem para garantir que o degelo das aeronaves decorre sem problemas e para evitar atrasos resultantes de infraestruturas de degelo inadequadas no aeroporto. A este respeito, a Alemanha sustentou que os atrasos, por seu lado, teriam um impacto negativo no ambiente, tais como o consumo de querosene e a produção de emissões nocivas e de ruído.

(78) No que diz respeito à medida M8, a Alemanha argumentou que a construção de um heliporto facilita as operações de salvamento aéreo no aeroporto em geral.

(79) No que diz respeito à medida M9.1., a Alemanha declarou que a reconstrução do ponto de controlo I era absolutamente necessária à luz do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ([21]). A Alemanha salientou que a reconstrução em causa corresponde a uma missão de serviço público e que o financiamento da mesma se limitou aos custos incorridos.

(80) Além disso, a Alemanha entende igualmente que a construção do edifício de segurança funcional (M9.2) corresponde a uma missão de serviço público e que o financiamento desta medida se limitou aos custos incorridos. A Alemanha afirmou que o novo edifício de segurança funcional contribuiu igualmente para dar cumprimento ao Regulamento (CE) n.º 300/2008 e era necessário para satisfazer as necessidades da polícia federal e regional, dos serviços aduaneiros e do serviço meteorológico alemão.

(81) No que diz respeito à medida M9.3, a aquisição de equipamento técnico, isto é, a aquisição de equipamento adicional de serviço de inverno e de equipamento adicional de combate a incêndios e o retroapetrechamento da vedação do aeroporto com detetores e equipamento de videovigilância digital, a Alemanha argumentou que as três medidas correspondem a missões de serviço público.

(82) Relativamente ao novo equipamento de serviço de inverno, a Alemanha declarou que o equipamento permitia que as pistas de aterragem e de descolagem fossem desimpedidas em paralelo, o que assegurava um funcionamento seguro do aeroporto e, por conseguinte, correspondia a uma missão de serviço público.

(83) Além disso, a Alemanha salientou que, nos termos do artigo 8.º da Luftsicherheitsgesetz (Lei da segurança aérea, «LuftSiG»), que aplicou o Regulamento (CE) n.º 300/2008, o perímetro do aeroporto tinha que estar delimitado por uma vedação. A Alemanha salientou que, de acordo com a prática estabelecida da Comissão, a infraestrutura de segurança aeroportuária, tal como a referida vedação, corresponde a uma missão de serviço público.

(84) Quanto à medida M9.4 (isto é, a construção de um novo edifício para o transporte de animais que contenha instalações veterinárias), a Alemanha sustentou igualmente que a criação do edifício em causa corresponde a uma missão de serviço público, uma vez que visava assegurar que nenhuma doença animal ou de outro tipo era introduzida na Alemanha e na União.

(85) No que diz respeito à medida M12, a Alemanha declarou que, para poder dar continuidade à evolução do tráfego de mercadorias e diminuir o risco de acidentes no solo, necessitava da licença de aprovação do plano.

(86) No que diz respeito às medidas M11 e M13 a M16, a Alemanha salientou não ter alegado, na sua notificação, que estas medidas tinham sido aplicadas para exercer atividades enquadráveis numa missão de serviço público. De acordo com a Alemanha, estas medidas incluíam o desenvolvimento em terra da zona sudeste, a expansão da plataforma de estacionamento setentrional, a expansão da plataforma de estacionamento oriental, a adaptação da infraestrutura na zona norte e medidas adicionais em matéria de infraestrutura na zona norte.

3.3. FINANCIAMENTO DA INFRAESTRUTURA ATRAVÉS DE EMPRÉSTIMOS DE ACIONISTAS CONCEDIDOS À FLH

3.3.1. **Condições de financiamento**

(87) No que diz respeito ao financiamento das medidas de infraestrutura em causa, a Alemanha declarou que tais medidas foram financiadas através de empréstimos de acionistas concedidos em condições normais de mercado, pelo que não constituem um auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A Alemanha salientou que, até à data, estes empréstimos não tinham sido convertidos em capital próprio e que a conversão dos empréstimos de acionistas estava sujeita à decisão de aprovação da Comissão.

(88) A Alemanha esclareceu que os empréstimos são concedidos de acordo com as necessidades de construção e que o seu montante total sofre alterações mensalmente. De acordo com a Alemanha, a duração do empréstimo tem início na data em que o empréstimo é pago. A Alemanha explicou ainda que cada empréstimo se vence no final do ano (31 de dezembro) em que é concedido. Neste contexto, a Alemanha declarou que estes empréstimos foram prorrogados por um período adicional de um ano. Segundo a Alemanha, a duração dos empréstimos pode ser prorrogada por várias vezes até que se receba a autorização esperada em relação às injeções de capital por parte da Comissão.

([21]) Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

(89) A Alemanha afirmou ainda que o montante do empréstimo e os juros são devidos na data de vencimento (isto é, 31 de dezembro de cada ano), mas a duração do empréstimo pode ser prorrogada por um ano adicional. Além disso, a Alemanha argumentou que esta opção de prorrogação permitiu a prorrogação do empréstimo até à data em que a Comissão tome uma decisão final.

(90) No que diz respeito à taxa de juro de cada empréstimo, a Alemanha explicou que a mesma tinha sido definida com base na taxa EURIBOR aplicável no momento da disponibilização de cada parcela acrescida de uma margem de risco. De acordo com a Alemanha, se um empréstimo é concedido em 1 de julho, a sua duração (até ao final do ano) será de seis meses e a taxa de juro será a soma da taxa EURIBOR a seis meses acrescida de uma margem de risco. A Alemanha esclareceu ainda que, se um empréstimo é concedido em 1 de maio (uma duração de 8 meses até ao final do ano), a taxa de juro de base de referência será calculada interpolando as taxas EURIBOR a 6 meses e a 9 meses. A Alemanha clarificou ainda que, a partir do mês de janeiro a seguir ao ano em que o empréstimo foi prorrogado, a taxa de juro válida será a EURIBOR a 12 meses acrescida de uma margem de risco. A Alemanha forneceu uma síntese dos montantes de empréstimo acumulados e das condições em que os mesmos foram concedidos, informação esta que foi sintetizada no quadro 3.

Quadro 3

Síntese dos empréstimos de acionistas concedidos à FLH entre 13.12.2006 e 1.1.2012

Data	Montante em milhões de EUR (acumulado)	EURIBOR	Margem de risco	Taxa de juro total (EURIBOR + margem)
13.12.2006	[…]	3,90	[…]	[…]
1.1.2007	[…]	3,90	[…]	[…]
1.1.2008	[…]	4,73	[…]	[…]
1.1.2009	[…]	3,03	[…]	[…]
1.1.2010	[…]	1,25	[…]	[…]
1.1.2011	[…]	1,50	[…]	[…]
1.1.2012	[…]	1,94	[…]	[…]

Fonte: Dados fornecidos pela Alemanha datados de 26 de abril de 2012, anexo 14.

(91) No que diz respeito às taxas da margem de risco para os anos 2006 a 2008, a Alemanha declarou que foi utilizada uma margem de risco de […] pontos de base. A Alemanha esclareceu que esta taxa foi determinada comparando as condições de empréstimo dos seguintes acordos de empréstimo:

a) Acordo de empréstimo entre a MFAG e o Sachsen LB, de 19 a 22.8.2003, onde foi definida uma margem de […] pontos de base por ano;

b) Acordo de empréstimo entre a MFAG e o Sachsen LB/Nord LB, de 16.5.2007, onde foi definida uma margem de […] pontos de base por ano;

c) Acordo de empréstimo entre a MFAG e o Postbank, de 28.6.2007 a 15.7.2007, onde foi definida uma margem de […] pontos de base por ano.

(92) A Alemanha declarou que a margem de risco média calculada foi arredondada por excesso de pontos de base, em média, para […] pontos de base.

(93) No que diz respeito à margem de risco de […] pontos de base definida em 2009, a Alemanha esclareceu que a taxa foi determinada comparando as condições de duas propostas indicativas do Sachsen Bank e do Nord LB, de 8 e 9 de janeiro de 2009, respetivamente, e os acordos de empréstimo celebrados entre a MFAG e o Sachsen LB e o Postbank, de 19 e 22 de agosto de 2003 e 28 de junho e 15 de julho de 2007. A Alemanha declarou que, por motivos de prudência, a margem foi arredondada por excesso de […] pontos de base, em média, para […] pontos de base.

(94) De acordo com a Alemanha, em 2010 a margem de risco ascendia a […] pontos de base. Além disso, a Alemanha explicou que este valor foi determinado comparando duas propostas indicativas do Sachsen LB ([22]) e do Nord LB ([23]), de 11 e 14 de janeiro de 2010, respetivamente, e o acordo de empréstimo celebrado entre a MFAG e o

([22]) Proposta de empréstimo do Sachsen LB, de 14.1.2010, propondo margens de 55 pontos de base por ano até 80 pontos de base por ano, em função do montante do empréstimo (quanto maior o montante do empréstimo, menor a margem proposta).

([23]) Proposta de empréstimo do Nord LB, de 11.1.2010 propondo margens de risco de 22 pontos de base por ano até 238 pontos de base por ano, dependendo do montante do empréstimo.

Sachsen LB, de 19 e 22 de agosto de 2003. A Alemanha declarou que, por motivos de prudência, a margem média foi novamente arredondada por excesso de […] pontos de base, em média, para […] pontos de base.

(95) A Alemanha explicou que, em 2011, a margem de juro utilizada ascendia a […] pontos de base e que o cálculo se baseou numa comparação entre duas propostas indicativas do Sachsen Bank e do Nord LB, de 29 de junho de 2011, e os acordos de empréstimo celebrados entre o Postbank e a MFAG, datados de 28 de junho e 15 de julho de 2007, e entre o Sachsen LB e a MFAG, datados de 19 e 22 de agosto de 2003. De acordo com a Alemanha, a margem calculada foi novamente arredondada por excesso de […] pontos de base, em média, para […] pontos de base.

3.3.2. **Aplicação de dados de mercado comparativos para identificar a taxa de mercado da FLH**

(96) A Alemanha declarou que, na sua opinião, a conformidade dos empréstimos de acionistas concedidos à FLH com o mercado deve ser avaliada com base em dados de mercado comparativos e não com base na Comunicação sobre as taxas de referência de 2008.

(97) Além disso, a Alemanha argumentou que o acordo de empréstimo celebrado entre a MFAG e o Sachsen LB, de 19 e 22 de agosto de 2003, constituía, com efeito, um índice de referência adequado para identificar o nível de mercado das taxas de juro dos empréstimos de acionistas. A Alemanha rejeitou o argumento de que o acordo de empréstimo celebrado entre a MFAG e o Sachsen LB não constituía uma base adequada para uma análise comparativa, por ter sido celebrado com um beneficiário diferente, nomeadamente com a MFAG e não com a FLH. A Alemanha salientou que a própria Comissão considerou que a MFAG era apenas um veículo para a transferência de fundos para a FLH e não um beneficiário do auxílio propriamente dito. A Alemanha explicou que o contrato de transferência de lucros e de cobertura de prejuízos celebrado entre a MFAG e a FLH obrigou a FLH a transferir todos os seus lucros para a MFAG e a MFAG a cobrir todas as perdas da FLH, pelo que os resultados anuais líquidos da FLH eram sempre iguais a zero. Consequentemente, a margem de juro concedida a uma empresa do grupo foi sempre equivalente à margem de juro concedida à empresa-mãe e vice-versa.

(98) De acordo com a Alemanha, apesar de o acordo de empréstimo ter sido celebrado em 2003, continha um empréstimo com uma cláusula de renovação automática a longo prazo até 2013, com juros fixados para 3 meses consecutivos. A este respeito, a Alemanha declarou que a margem de risco de […] pontos de base foi aplicável entre 2006 e 2008 e ainda se aplicaria atualmente. Além disso, a Alemanha não concordou com o argumento da Comissão de que o Sachsen LB só tinha sido capaz de oferecer a margem de juro de […] pontos de base devido a um nível reduzido de juros proporcionado através do financiamento do Banco Europeu de Investimento (BEI), argumento que também não era correto. De acordo com a Alemanha, o financiamento do BEI não influenciou a determinação da margem de juro de […] pontos de base.

(99) A Alemanha rejeitou igualmente a observação da Comissão de que o acordo de empréstimo celebrado entre o Postbank e a MFAG não podia ser utilizado como uma base para uma análise comparativa. Foi celebrado a favor da FLH, não foi acordado num momento diferente e o pagamento não estava sujeito a condições específicas. Além disso, a Alemanha argumentou que a oferta de financiamento vinculativa do Sachsen LB e do Nord LB, datada de 16 de maio de 2007, constituía um índice de referência adequado.

(100) Além do mais, fazendo referência ao argumento da Comissão, que tinha dúvidas se as propostas indicativas enviadas por correio eletrónico sem o objetivo de celebrar acordos de empréstimo juridicamente vinculativos poderiam ser consideradas como uma referência de mercado fiável ([24]), a Alemanha declarou que tanto o Nord LB como o Sachsen Bank tinham relações comerciais de longa data com a MFAG e foram regularmente informados sobre a situação económica da FLH e da MFAG, pelo que as propostas indicativas se basearam numa avaliação exaustiva dos riscos.

(101) Além disso, a Alemanha salientou que, mesmo que a natureza de conformidade com o mercado ou o auxílio equivalente aos empréstimos ou ambos fossem objeto de ensaios nos termos da Comunicação sobre as taxas de referência de 2008, não haveria nenhum auxílio estatal. A Alemanha sublinhou que o novo método de cálculo da taxa de referência só era aplicável a partir de 1 de julho de 2008. Consequentemente, aos acordos de empréstimo celebrados antes dessa data teria de se aplicar a Comunicação sobre as taxas de referência anterior.

3.3.3. **Notação de risco de crédito da MFAG/FLH**

(102) A Alemanha confirma que a FLH não foi avaliada por agências públicas de notação de risco de crédito. No entanto, a Alemanha declarou que existem alguns indícios da sua solvabilidade. A Alemanha afirmou ainda que o acionista maioritário da FLH é a MFAG, que detém 94 % das ações da FLH. Segundo a Alemanha, uma vez que existe um *acordo de participação nos resultados* entre a MFAG e a FLH, celebrado em 6 de dezembro de 2000, que obriga a MFAG a cobrir eventuais perdas da FLH, a notação de risco da FLH deve ser, pelo menos, a mesma (ou uma notação mais elevada) da sua empresa-mãe MFAG.

([24]) Considerando 95 da decisão de início do procedimento.

(103) A Alemanha declarou que a MFAG não foi avaliada por agências públicas de notação de risco de crédito. No entanto, a Alemanha fornece algumas notações de risco internas de bancos em relação à MFAG. A Alemanha declarou que, em 2006, o Nord LB tinha avaliado a MFAG com uma notação de risco de […] na sua escala de notação interna (com uma probabilidade de incumprimento de […] %), o que corresponde a uma notação de risco de […] a […] na escala de notação da Standard & Poor's, de […] a […] na escala de notação da Moody's e de […] a […] na escala de notação da Fitch. A Alemanha afirmou ainda que a MFAG se encontra nesta categoria de notação de risco desde 2006. A Alemanha esclareceu ainda que, em 2 de agosto de 2011 e 20 de abril de 2012, respetivamente, esta avaliação foi confirmada pelo Nord LB. Além disso, a Alemanha declarou igualmente que o Deutsche Kreditbank AG (DKB) forneceu as suas indicações de notação de risco, nas quais confirma que, com base nos relatórios financeiros da MFAG para o ano de 2006, é atribuída à empresa uma notação de risco de […] na escala de notação de risco interna do banco, o que corresponde a uma notação de risco de […] na escala de notação da Standard & Poor's e a uma notação de risco de […] na escala de notação da Moody's.

(104) O quadro 4 sintetiza as notações de risco atribuídas à MFAG entre 2006 e 2012 (o período em apreço).

Quadro 4

Notação de risco de crédito da MFAG entre 2006 e 2012

[…] ([25])

3.3.4. **Avaliação da perda dado o incumprimento (Loss Given Default — LGD)**

(105) No que diz respeito às garantias dos empréstimos e à perda dado o incumprimento, a Alemanha esclareceu que os empréstimos são concedidos pelos acionistas da FLH sob a forma de financiamento intercalar, o que significa que devem ser convertidos em capital após a autorização da Comissão. A este respeito, a Alemanha esclareceu ainda que esta é a razão pela qual os empréstimos não são cobertos por garantias.

(106) A Alemanha sustentou que não existem modalidades de reembolso específicas para os empréstimos de acionistas, uma vez que se presumiu que os empréstimos serão convertidos em capitais próprios e, por conseguinte, não será efetuado nenhum reembolso. Segundo a Alemanha, nos casos em que os empréstimos não fossem convertidos em capitais próprios devido à não aprovação, pela Comissão, do financiamento das medidas de infraestrutura, nos termos do artigo 488.º (3), do *Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch* (Código Civil alemão), um acordo de empréstimo podia ser denunciado no prazo de 3 meses. A cessação do acordo conduz ao vencimento do montante do empréstimo com juros.

(107) A Alemanha argumenta que, embora os empréstimos não estejam cobertos por garantias, deve considerar-se que a perda dado o incumprimento da FLH é, pelo menos, inferior a […] %, e até mesmo próxima de […] %, uma vez que o valor do ativo da FLH (isto é […] milhões de EUR em 2010) excede o valor do passivo ([…] milhões de EUR em 2010). Na opinião da Alemanha, em caso de falência, os ativos da FLH seriam suficientes para assegurar a cobertura destes créditos.

(108) A Alemanha declarou que os ativos da FLH, que consistem em terrenos, edifícios, instalações técnicas, máquinas, entre outros, não se encontram penhorados, de qualquer forma, a favor dos seus acionistas ou credores externos.

3.3.5. **Nenhuma vantagem resultante das injeções de capital**

(109) No que respeita às injeções de capital para a construção do aeroporto, a Alemanha salientou que o teste do operador numa economia de mercado («teste OEM») não era aplicável, uma vez que a construção do aeroporto constituía uma medida geral de política económica que não estava abrangida pelo âmbito do controlo dos auxílios estatais.

3.4. COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO

(110) A Alemanha sustentou que, mesmo que o financiamento das medidas previstas constituísse um auxílio estatal, o mesmo seria compatível com o mercado interno, uma vez que satisfazia as condições estabelecidas no ponto 61 das Orientações relativas à aviação de 2005. Após a entrada em vigor das Orientações relativas à aviação de 2014, a Alemanha sustentou que o auxílio seria igualmente compatível com os princípios comuns definidos na secção 5 dessas orientações.

3.4.1. **Objetivo de interesse comum bem definido**

(111) A Alemanha declarou que o financiamento dos investimentos em causa serve um objetivo de interesse comum bem definido.

([25]) Informações comerciais de caráter confidencial.

(112) A este respeito, a Alemanha sustentou que o setor do transporte aéreo, em especial os serviços expresso, regista um importante crescimento, em especial no aeroporto de Leipzig/Halle (entre 2007 e 2010, o volume de transporte de mercadorias aumentou de 101 364 toneladas para 663 059 toneladas). A Alemanha prosseguiu a sua declaração, esclarecendo que as companhias aéreas de transporte de mercadorias estão a expandir as suas capacidades operacionais. Segundo a Alemanha, nos três grandes «hubs» de frete aéreo de Frankfurt/Main, Munique e Colónia/Bona há restrições aos voos noturnos. A Alemanha afirma ainda que, de acordo com um acórdão proferido em 4 de abril de 2012, o aeroporto de Frankfurt/Main está proibido de realizar quaisquer operações de voo noturno. Assim, na opinião da Alemanha, a FLH ajuda a descongestionar outros aeroportos de carga na Alemanha.

(113) No que diz respeito à contribuição do aeroporto para a conetividade da região, a Alemanha declarou que o projeto previsto se insere na estratégia que integra o plano geral da rede transeuropeia de transportes de 2004 (previsto até 2020) para o desenvolvimento do aeroporto que ali é definido como «componente da rede comunitária». De acordo com a Alemanha, o aeroporto está situado no centro da Alemanha (perto das cinco principais linhas da rede transeuropeia de transportes e dos corredores transeuropeus), encontrando-se na junção de duas autoestradas que ligam a Europa de Norte a Sul (A 9) e de Leste a Oeste (A 14). Dispõe ainda de ligações à rede ferroviária e rodoviária. Além disso, a Alemanha esclareceu que o acesso à rede de transporte ferroviário e rodoviário facilita o transporte de mercadorias, tornando-o mais eficiente. Além do mais, a Alemanha declarou que o projeto está em consonância com o «desenvolvimento de uma rede europeia de transportes aéreos integrada» na aceção do n.º 12 do Plano de ação sobre a capacidade, eficiência e segurança dos aeroportos na Europa ([26]), nos termos do qual «seria desejável desbloquear a capacidade latente existente em aeroportos regionais, desde que os Estados-Membros respeitem os instrumentos jurídicos comunitários em matéria de auxílios estatais».

(114) A Alemanha sustentou ainda que a realização do projeto deveria ter um efeito positivo em toda a região e influenciar substancialmente a sua evolução económica e social. De acordo com a Alemanha, o projeto de investimento irá, em especial, melhorar a acessibilidade da região e torná-la mais atrativa para os investidores e os visitantes. A este respeito, a Alemanha argumentou que o projeto de investimento terá igualmente um impacto positivo no emprego. A fim de sustentar este argumento, a Alemanha afirmou que a taxa de desemprego na região da Saxónia se eleva a 10,3 % e na Saxónia-Anhalt a 11,2 %, uma percentagem que é superior à média alemã de 6,9 %.

(115) Assim, a Alemanha sustentou que o auxílio estatal serve um objetivo de interesse comum bem definido.

3.4.2. **Necessidade de intervenção do Estado**

(116) A Alemanha sustentou que nenhum investidor privado estaria interessado em financiar estas medidas de infraestrutura. A este respeito, a Alemanha declarou que o aeroporto de Leipzig/Halle sofre de um atraso a nível de investimento histórico. Além disso, segundo a Alemanha, as medidas dizem respeito a investimentos a longo prazo em infraestruturas que satisfazem as necessidades do aeroporto tendo em vista o aumento futuro do transporte de mercadorias. A Alemanha alega, sem apresentar elementos de prova, que as medidas não são desproporcionadas na sua dimensão nem acarretam custos desproporcionados. Na opinião da Alemanha, uma redução adicional do financiamento estatal não é possível, uma vez que uma infraestrutura desta magnitude não pode ser financiada através de recursos próprios dos operadores aeroportuários.

(117) A Alemanha argumentou igualmente que as receitas provenientes dos serviços aeroportuários não cobrem os custos de construção da infraestrutura, tendo fundamentado este argumento com base numa avaliação contrafactual e num défice de financiamento.

(118) Assim, a Alemanha é de opinião que o auxílio irá trazer uma melhoria substancial ao projeto de investimento que o próprio mercado não proporciona e que existe uma necessidade de intervenção do Estado.

3.4.3. **Adequação da medida de auxílio**

(119) A Alemanha sustentou que o auxílio seria uma medida de auxílio adequada. A este respeito, a Alemanha sustenta que, devido à localização do aeroporto na antiga República Democrática Alemã, o aeroporto sofre de um atraso a nível de investimento e tem de realizar investimentos significativos num período mais curto do que outros aeroportos.

([26]) Plano de ação sobre a capacidade, eficiência e segurança dos aeroportos na Europa, COM(2006) 819 final, de 24 de janeiro de 2007.

(120) Além disso, segundo a Alemanha, sem o auxílio estatal as medidas de infraestrutura nem sequer teriam sido realizadas. Para apoiar este argumento, a Alemanha defendeu que, em 2005, o grupo MFAG gerou receitas entre 83,8 e 118 milhões de EUR e a FLH entre 47 e 80 milhões de EUR. Por conseguinte, na opinião da Alemanha, o volume de investimento de 255,625 milhões de EUR é, assim, 2 a 3 vezes superior às receitas consolidadas da MFAG e 3 a 5 vezes superior às receitas da FLH durante o período em que foram tomadas decisões em relação aos projetos de infraestrutura.

(121) Por último, a Alemanha declarou que o rácio entre o volume de receitas e de investimento demonstra que as empresas em causa não realizariam estas medidas sem financiamento público.

3.4.4. **Efeito de incentivo**

(122) No que diz respeito ao efeito de incentivo, a Alemanha salientou que o montante e a intensidade de auxílio estatal das medidas de infraestrutura em causa se justificavam. A Alemanha alegou que as medidas de infraestrutura nem sequer teriam sido executadas sem o financiamento do Estado (ver secção 3.4.3).

(123) Contrariamente ao que defende a Comissão, a Alemanha salientou que o facto de alguns dos projetos de investimento já terem sido concluídos não reduziu o efeito de incentivo, uma vez que os compromissos de financiamento por parte dos acionistas já tinham sido assumidos antes do início da execução das medidas de infraestrutura. De acordo com a Alemanha, a declaração da Comissão de que os projetos de infraestrutura podem dar origem a uma qualquer rendibilidade significativa do capital não tem claramente em conta a natureza das medidas em causa, sendo igualmente incompatível com a anterior prática de tomada de decisões da Comissão. Segundo a Alemanha, a Comissão já tinha reconhecido, em várias ocasiões, que, normalmente, as medidas deste tipo não dão origem a nenhuma rendibilidade significativa do capital.

3.4.5. **Proporcionalidade do auxílio (limitação do auxílio ao mínimo necessário)**

(124) Segundo a Alemanha, a proporcionalidade das medidas de infraestrutura pode igualmente ser deduzida do facto de que tais medidas ajudam a reduzir o congestionamento noutros aeroportos de carga alemães.

(125) Além disso, a Alemanha declarou que o montante e a intensidade do financiamento se limitaram ao mínimo estritamente necessário para executar as medidas de infraestrutura. De acordo com a Alemanha, os custos foram determinados previamente através da obtenção de estimativas de custos e planos preliminares. Além disso, a Alemanha sustentou que, contrariamente ao que a Comissão alegava, o aeroporto não era capaz de aumentar as suas receitas através do aumento das taxas aeroportuárias. Na opinião da Alemanha, tal acontece porque a maior parte dos investimentos diz respeito às medidas de infraestrutura às quais não podem ser impostas taxas separadas.

(126) Além disso, a Alemanha declarou que, em geral, não foi possível cobrir os custos de investimento para a construção da infraestrutura aeroportuária através do aumento das taxas pagas pelos utilizadores do aeroporto. A Alemanha argumentou que, uma vez que as taxas aeroportuárias foram aprovadas pela autoridade aeroportuária pertinente do respetivo Land em que o aeroporto em causa se situava, os custos de investimento para a construção da infraestrutura aeroportuária não puderam ser transferidos para os utilizadores da infraestrutura ao critério do operador. De acordo com a Alemanha, qualquer aumento adicional das taxas aeroportuárias do aeroporto de Leipzig/Halle não estaria em conformidade com o mercado e não seria exequível em relação às companhias aéreas que utilizam o aeroporto. Segundo a Alemanha, deve ter-se em mente que as tarifas praticadas pela FLH já são superiores às taxas habituais de mercado.

(127) Além disso, a Alemanha argumenta que a intensidade do auxílio previsto se justificava. De acordo com a Alemanha, apenas o montante previsto de financiamento público poderia garantir que os investimentos podem ser efetuados na medida e dentro do prazo necessário. A Alemanha declarou que a impossibilidade de financiar as medidas de infraestrutura aeroportuária regionais deste tipo através de um financiamento privado é suficientemente demonstrada tanto pela prática de tomada de decisões da Comissão como pelo facto de não existir um único caso conhecido em que os investidores privados tenham financiado tais medidas a expensas próprias.

(128) A Alemanha argumentou que a Comissão aprovou, repetida e frequentemente, intensidades de auxílio até 100 %. De acordo com a Alemanha, para investimentos semelhantes aos investimentos em questão, a prática da Comissão revelou que tais investimentos devem ter uma intensidade de auxílio de, pelo menos, 75 % a fim de serem realizados.

(129) A Alemanha declarou que, uma vez que a FLH foi construída no interesse público da Alemanha, as medidas de infraestrutura não se basearam em qualquer plano de negócios, cálculo de rendibilidade ou demonstrações financeiras.

(130) A pedido da Comissão, a Alemanha forneceu cálculos em relação ao défice de financiamento, tal como sintetizado no quadro 5 e no quadro 6.

Quadro 5

Cálculo do défice de financiamento — Cenário I — Investimentos financiados através de injeções de capital realizadas em 2014

Cenário I — Investimentos financiados através de injeções de capital realizadas em 2014	Em milhões de EUR
Taxa de desconto ([1])	[…] %
VAL (valor atual líquido) da Σ (soma) dos fluxos de caixa da FLH em 2006-2055	[…]
VAL das medidas de investimento notificadas M1-M16.2 (incluindo custos correspondentes a missões de serviço público)	189,4
VAL do défice de financiamento	166,9
Intensidade de auxílio ([2])	88,1 %

([1]) A taxa de desconto foi determinada utilizando o Modelo de Equilíbrio de Ativos Financeiros: $r_e = r_f + ß_i$ (PRM).
R_f = Taxa de base = […] % em 30.12.2005.
$ß_i$ = Fator beta = […] em 1.1.2006.
PRM = Prémio de risco de mercado antes de impostos = […] em 1.1.2006.
([2]) VAL (valor atual líquido) do défice de financiamento dos investimentos = 166,9 milhões de EUR/189,4 milhões de EUR = 88,10 %.

Quadro 6

Cálculo do défice de financiamento — Cenário II — Investimentos financiados através de injeções de capital realizadas em simultâneo com investimentos

Cenário II — Investimentos financiados através de injeções de capital realizadas no momento da necessidade de financiamento ([1])	Em milhões de EUR
Taxa de desconto	[…] %
VAL (valor atual líquido) da Σ (soma) dos fluxos de caixa da FLH em 2006-2055	[…]
VAL das medidas de investimento notificadas M1-M16.2 (incluindo custos correspondentes a missões de serviço público)	189,4
VAL do défice de financiamento	142,1
Intensidade de auxílio ([2])	75,00 %

([1]) O prazo de investimento é idêntico com o financiamento através de injeções de capital.
([2]) VAL do défice de financiamento dos investimentos = 142,1 milhões de EUR/189,4 milhões de EUR = 75,00 %.

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

(131) No que se refere à prevenção de efeitos negativos indesejados na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros, a Alemanha salientou que o equilíbrio global das medidas de infraestrutura no aeroporto de Leipzig/Halle seria positivo e que as medidas não teriam um efeito indesejado nas trocas comerciais e na concorrência entre os Estados-Membros. A este respeito, a Alemanha sustentou que as medidas de infraestrutura em causa são de natureza não expansionista e não têm qualquer efeito no volume de tráfego. A Alemanha salientou que a Comissão já tinha reconhecido, noutras decisões, que as medidas de natureza não expansionista não têm um impacto significativo na concorrência entre aeroportos.

(132) A Alemanha dividiu os potenciais concorrentes da FLH em três categorias principais: (i) aeroportos na proximidade do aeroporto de Leipzig/Halle, (ii) outros aeroportos de carga alemães e (iii) principais aeroportos de carga da União.

(133) Relativamente aos aeroportos localizados na proximidade de Leipzig/Halle, a Alemanha observou que nenhum destes aeroportos se especializou no transporte aéreo de mercadorias. Além disso, a Alemanha sustentou que nenhum dos seguintes aeroportos, tais como os de Altenburg-Nobitz, Berlim-Brandeburgo, Dresda, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt e Praga, estavam verdadeiramente em concorrência com o aeroporto de Leipzig/Halle. Para sustentar este argumento, a Alemanha declarou que, para alguns destes aeroportos, as distâncias geográficas eram excessivas, os aeroportos estavam localizados em diferentes regiões económicas, as zonas de captação eram bastante diferentes ou a dimensão dos aeroportos era muito reduzida.

(134) No que respeita aos outros aeroportos alemães de carga, a Alemanha declarou que a concorrência do aeroporto de Leipzig/Halle era limitada, uma vez que os principais «hubs» de carga aérea alemães (Frankfurt am Main, Munique e Colónia/Bona), que estavam em concorrência com Leipzig/Halle, tinham problemas de congestão ou restrições aos voos noturnos.

(135) De acordo com a Alemanha, também não havia uma sobreposição concorrencial com os outros aeroportos de carga da União, principalmente com os de Bruxelas e Vatry. A este respeito, a Alemanha declarou que, por estar incomparavelmente bem posicionado no centro da Europa, o aeroporto de Leipzig/Halle servia tanto a Europa Ocidental como a Europa Oriental, mas que nem o aeroporto de Bruxelas nem o de Vatry estavam em condições de garantir um acesso suficiente aos mercados cada vez mais importantes da Europa Central e Oriental. No que diz respeito ao aeroporto de Vatry, a Alemanha salientou que se tratava de um aeroporto de dimensão muito reduzida e que, em 2010, o volume de carga aérea transportada pelo aeroporto de Leipzig/Halle tinha sido, por exemplo, 80 vezes superior ao volume de carga aérea transportada pelo aeroporto de Vatry. Além disso, segundo a Alemanha, Vatry não beneficiava das mesmas boas ligações à rede de transporte ferroviário e rodoviário que o aeroporto de Leipzig/Halle. No que diz respeito ao aeroporto de Bruxelas, a Alemanha argumentou que, enquanto o aeroporto de Leipzig/Halle tinha registado, nos últimos anos, um aumento no volume de carga transportada, o aeroporto de Bruxelas registou uma diminuição durante o mesmo período. Além disso, segundo a Alemanha, o aeroporto de Bruxelas estava sujeito a uma restrição significativa no que se refere aos voos noturnos e, por conseguinte, a concorrência era limitada.

(136) Além do mais, a Alemanha declarou que, contrariamente à opinião da Comissão, todos os utilizadores potenciais tiveram acesso à infraestrutura aeroportuária de forma equitativa e não discriminatória. De acordo com a Alemanha, os utilizadores individuais do aeroporto não beneficiaram de quaisquer descontos injustificados baseados em volumes. Além disso, na opinião da Alemanha, a questão do acesso igual e não discriminatório ao aeroporto já foi abordada pela Comissão na sua decisão anterior relativa ao financiamento do aeroporto de Leipzig/Halle ([27]).

(137) Consequentemente, a Alemanha é da opinião que o eventual auxílio estatal pode ser considerado compatível com o mercado interno.

4. **OBSERVAÇÕES APRESENTADAS POR TERCEIROS**

4.1. MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) Em 26 de outubro de 2011, a MFAG apresentou, em conjunto com a FLH, observações sobre a decisão de início do procedimento. As observações da MFAG estão amplamente em consonância com as observações da Alemanha.

4.1.1. **Conceito de atividade económica e missão de serviço público**

(139) A MFAG declarou ainda que a construção de infraestruturas no aeroporto de Leipzig/Halle não constitui uma atividade económica. Assim, de acordo com a MFAG, o financiamento em questão não se inscreve no âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Neste contexto, a MFAG sustentou que um investidor privado não teria executado as medidas em questão e ainda não as teria executado. Por conseguinte, a MFAG declarou que não existe nenhum mercado para uma infraestrutura aeroportuária. Neste contexto, a MFAG declarou ainda que os aeroportos não são capazes de financiar, eles próprios, os seus investimentos em infraestruturas. A MFAG receava que a aplicação das regras em matéria de auxílios estatais a infraestruturas aeroportuárias conduzisse a uma diminuição dos investimentos em infraestruturas aeroportuárias.

(140) A MFAG afirmou igualmente que o aeroporto de Leipzig/Halle foi desenvolvido no interesse público e que o teste OEM não é aplicável ao financiamento de infraestruturas aeroportuárias. Neste contexto, a MFAG sustentou que, na União, não há registo de um único caso em que um investidor privado tenha construído ou desenvolvido significativamente um aeroporto a partir dos seus próprios recursos. Por conseguinte, de acordo com a MFAG, em vez de utilizar o teste OEM, a Comissão deve avaliar se a infraestrutura é disponibilizada a todos os seus utilizadores de forma aberta e não discriminatória. A MFAG declarou ainda que é o que acontece no aeroporto de Leipzig/Halle. Assim, de acordo com a MFAG, as medidas de infraestrutura não se basearam num plano de negócios nem em perspetivas de rendibilidade a longo prazo.

([27]) Decisão 2008/948/CE.

(141) Além disso, a MFAG esclareceu ainda que a construção do aeroporto ajudou a prosseguir os objetivos de política regional e a apoiar uma região economicamente desfavorecida. A MFAG sublinhou que se trata de uma responsabilidade típica do Estado que não pode ser assumida por investidores privados e, por conseguinte, não pode ser avaliada ao abrigo das regras em matéria de auxílios estatais.

(142) A MFAG alegou ainda que, mesmo que — *quod non* — o financiamento da infraestrutura em geral constitua uma atividade económica, as medidas em causa correspondem a missões de serviço público e, por conseguinte, não constituem um auxílio estatal.

(143) No que se refere a atividades correspondentes a missões de serviço público, a MFAG declarou que a Comissão deve estabelecer uma distinção entre a proteção do transporte aéreo contra ameaças externas, a proteção do tráfego aéreo contra riscos operacionais e a proteção de terceiros contra riscos operacionais associados ao tráfego aéreo. A este respeito, a MFAG declarou que a proteção contra riscos operacionais e a proteção dos direitos de terceiros devem ser consideradas abrangidas por missões de serviço público. A MFAG afirmou que, na sua prática de tomada de decisões, a Comissão tinha considerado medidas nos domínios da prevenção de incêndios, da navegação aérea e do controlo do tráfego aéreo, especialmente o Deutscher Wetterdienst (serviço metereológico alemão) e a Deutsche Flugsicherung (navegação aérea alemã), como correspondentes a missões de serviço público.

4.1.2. **Conformidade dos empréstimos de acionistas concedidos à FLH com o mercado**

(144) De acordo com a MFAG, os empréstimos de acionistas foram concedidos em condições de mercado. A MFAG afirmou que as notações de risco da MFAG emitidas pelo Nord LB e pelo Deutsche Kreditbank AG devem ser tidas em conta. Neste contexto, a MFAG esclareceu que o Nord LB e o Deutsche Kreditbank AG classificaram a MFAG e a FLH na categoria de notação de risco […] com uma probabilidade média de incumprimento de […] %. A MFAG esclareceu igualmente que a categoria de notação de risco […] é comparável à categoria de notação externa da Standard & Poor's de […] a […], à categoria de notação externa da Moody's de […] a […] e à categoria de notação externa da Fitch de […] a […].

(145) A MFAG declarou ainda que os empréstimos de acionistas concedidos à FLH estavam igualmente cobertos por garantias elevadas. Além disso, a MFAG esclareceu que os empréstimos concedidos à FLH serão utilizados para financiar investimentos em infraestruturas sustentáveis. A MFAG esclareceu igualmente que os ativos da FLH não se encontravam garantidos por quaisquer hipotecas («*Grundpfandrechte*»). Assim, a MFAG é da opinião que, tendo em conta a excelente notação de risco e o nível elevado de garantia, a margem de risco deve ser fixada, no máximo, em […] pontos de base.

(146) Dado que as margens de risco dos empréstimos concedidos à FLH se situam entre […] e […] pontos de base, a MFAG é da opinião que os empréstimos foram concedidos em condições de mercado e não comportam qualquer elemento de auxílio estatal.

4.1.3. **Compatibilidade do auxílio**

(147) A MFAG é da opinião que, em todo o caso, as injeções de capital seriam compatíveis com o mercado interno.

(148) A MFAG declarou que o aeroporto de Leipzig/Halle tem um grande impacto positivo no emprego na região, com 5 100 funcionários (incluindo os trabalhadores da MFAG, das companhias aéreas, dos restaurantes, das empresas de restauração, das autoridades públicas e de outras empresas) a trabalhar diretamente no aeroporto e aproximadamente 8 100 funcionários indiretos.

(149) Além disso, a MFAG salientou que, tendo em conta os problemas de congestão e as restrições aos voos noturnos verificados noutros aeroportos (tal como nos aeroportos de Frankfurt am Main, Munique, Berlim, Düsseldorf e Hamburgo), o aeroporto de Leipzig/Halle desempenha um papel importante em termos de descongestionamento desses outros aeroportos alemães, contribuindo assim para a segurança do aprovisionamento para a Alemanha na sua globalidade.

(150) No que se refere à natureza não discriminatória das taxas aeroportuárias, a MFAG declarou que a tabela das taxas aeroportuárias no aeroporto de Leipzig/Halle não se destina a favorecer apenas uma companhia aérea e que todas as companhias aéreas pagam as mesmas taxas de aterragem. Assim, de acordo com a MFAG, a infraestrutura é utilizada por todos os seus utilizadores de forma uniforme e não discriminatória.

(151) No que respeita à necessidade do auxílio e ao seu efeito de incentivo, a MFAG afirmou que as medidas não teriam sido executadas sem os empréstimos de acionistas ou as injeções de capital. De acordo com a MFAG, a soma total do investimento, no valor de 225,6 milhões de EUR, representa duas ou três vezes o volume de negócios médio da MFAG e mais de cinco vezes o volume de negócios médio anual da FLH no período em os projetos de infraestrutura foram decididos. Segundo a MFAG, o facto de as medidas já terem sido parcialmente executadas não exclui a presença do efeito de incentivo, uma vez que estas medidas só foram executadas depois de recebidas garantias de financiamento e decisões dos acionistas públicos, que forneceram igualmente o financiamento intercalar através de empréstimos de acionistas.

(152) A MFAG afirmou que as medidas em causa não falseiam a concorrência. Além disso, a MFAG considerou que não há qualquer impacto negativo no aeroporto de Bruxelas nem no aeroporto de Vatry. De acordo com a MFAG, foram impostas restrições aos voos noturnos ao aeroporto de Bruxelas, motivo pelo qual a DHL decidiu mudar-se, a longo prazo, para o aeroporto de Leipzig/Halle. No que diz respeito ao aeroporto de Vatry, a MFAG afirmou que, de acordo com artigos de imprensa, a atividade de transporte de mercadorias neste aeroporto é muito limitada (apenas cerca de 5 a 6 voos por semana).

4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (ADV)

(153) A ADV enviou as suas observações sobre a decisão de início do procedimento no dia 27 de outubro de 2011. As observações da ADV estão plenamente em consonância com as observações da MFAG. A ADV salientou que o aeroporto de Leipzig/Halle é importante para o desenvolvimento regional.

4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (DFS) (SERVIÇO ALEMÃO DE CONTROLO DO TRÁFEGO AÉREO)

(154) A DFS apresentou as suas observações por carta de 28 de outubro de 2011.

(155) A DFS declarou que os projetos de infraestrutura M3 a M8 e M10 (ver quadro 2) contribuem para a gestão segura e harmoniosa do tráfego aéreo no aeroporto de Leipzig/Halle. A este respeito, a DFS declarou que a medida M3 contribuiu para aliviar a pressão exercida sobre as pistas de circulação, que a medida M5 era urgentemente necessária para assegurar que não havia qualquer obstáculo a impedir a circulação na parte sul do aeroporto e que a medida M8 serviu de base a operações de salvamento aéreo e de emergência. A DFS declarou ainda que a medida M10 facilitaria o seu trabalho, nos termos do artigo 29.º-b (2) da *Luftverkehrsgesetz* (Lei do tráfego aéreo, «LuftVG»), de desenvolvimento de esforços para proteção dos cidadãos contra o ruído excessivo.

4.4. ACIONISTA DA MFAG OU/E DA FLH

4.4.1. **Landkreis Nordsachsen**

(156) O Landkreis Nordsachsen apresentou as suas observações por carta de 27 de outubro de 2011.

(157) O Landkreis Nordsachen declarou que o aeroporto era um incentivo importante para o desenvolvimento económico e o emprego na região. Além disso, o Landkreis Nordsachsen indicou que, por razões históricas, o aeroporto tinha uma maior necessidade de investimentos adicionais do que outros aeroportos alemães. Afirmou que o conceito de atividades correspondentes a missões de serviço público deve ser interpretado de forma mais lata.

(158) O Landkreis Nordsachsen declarou ainda que as taxas aeroportuárias não são suficientes para financiar os investimentos necessários. Na sua opinião, as injeções de capital previstas tinham um efeito de incentivo. O Landkreis Nordsachsen concluiu as suas observações declarando que, sem o financiamento, o aeroporto não teria sido capaz de executar o projeto de infraestrutura.

4.4.2. **Cidade de Dresden**

(159) A cidade de Dresden, um acionista minoritário da MFAG, apresentou as suas observações em 28 de outubro de 2011. As observações da cidade de Dresden estavam em consonância com as observações da MFAG e do Landkreis Nordsachsen.

(160) A cidade de Dresden declarou que o aeroporto é o maior empregador na região, empregando diretamente 5 100 pessoas. Assim, a cidade de Dresden sublinhou que o aeroporto é um importante incentivo económico para a região. Além disso, a cidade de Dresden argumentou que, devido à autorização de voos noturnos, o aeroporto de Leipzig/Halle desempenha um papel importante no descongestionamento de outros aeroportos alemães.

(161) A cidade de Dresden afirmou que os custos de investimento em infraestruturas aeroportuárias não podem ser plenamente financiados através de taxas aeroportuárias pelos utilizadores do aeroporto. Afirmou ainda que, historicamente, o desenvolvimento dos aeroportos foi, geralmente, financiado pelo Estado. Além disso, de acordo com a cidade de Dresden, na Alemanha as taxas aeroportuárias não são fixadas livremente pelos operadores aeroportuários, tendo de ser oficialmente aprovadas pelas autoridades públicas.

(162) A cidade de Dresden afirmou ainda que as medidas de infraestrutura no aeroporto de Leipzig/Halle não afetaram indevidamente o mercado interno, uma vez que todos os aeroportos concorrentes alemães e estrangeiros estavam a funcionar a níveis próximos da capacidade plena, enquanto o aeroporto de Vatry praticamente não funcionava.

4.4.3. **Cidade de Leipzig**

(163) Em 28 de outubro de 2011, a Comissão recebeu as observações da cidade de Leipzig, que é um dos acionistas da MFAG. As observações da cidade de Leipzig estavam plenamente em consonância com as observações da cidade de Dresden e da MFAG.

4.5. TRANSPORTADORES DE CARGA AÉREA E EMPRESAS DE DISTRIBUIÇÃO DE ENCOMENDAS EXPRESSO

4.5.1. **European Air Transport Leipzig (EAT)**

(164) Em 27 de outubro de 2011, a EAT, uma empresa de transporte aéreo de mercadorias sediada no aeroporto de Leipzig/Halle, apresentou as suas observações sobre a decisão de início do procedimento. A EAT declarou que é detida a 100 % pela Deutsche Post AG e utiliza o aeroporto de Leipzig/Halle como o seu «hub» principal.

(165) A EAT afirmou que, tanto quanto era do seu conhecimento, todos os potenciais utilizadores têm um acesso igual e não discriminatório à infraestrutura. A EAT esclareceu ainda que tal afirmação era nomeadamente sustentada pelo sistema de preços transparente aplicável a todos os utilizadores.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) A Lufthansa Cargo apresentou as suas observações em 26 de outubro de 2011. As suas observações estão plenamente em consonância com as observações da EAT. A Lufthansa Cargo confirmou que todos os potenciais utilizadores têm um acesso equitativo e não discriminatório ao aeroporto.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) A Emons Spedition apresentou as suas observações em 18 de outubro de 2011. As observações da Emons estão plenamente em consonância com as da EAT. A Emons sublinhou que o financiamento público das melhorias das infraestruturas aeroportuárias é essencial tanto para os aeroportos como para os utilizadores dos mesmos.

4.5.4. **Spero Logistics Europe**

(168) A Spero Logistics Europe apresentou as suas observações em 28 de outubro de 2011. As observações da Spero estão plenamente em consonância com as observações da EAT e da Emons Spedition.

(169) A Spero declarou ainda que a autorização para operar voos noturnos reveste-se de particular importância para o transporte de carga aérea. A Spero esclareceu que decidiu basear as suas operações em Leipzig/Halle devido à sua localização geográfica (no centro da Europa, proporcionando acesso ao maior mercado europeu e representando um menor tempo de voo para a Ásia).

4.5.5. **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (aliança económica alemã-russa)**

(170) Em 25 de outubro de 2011, a Deutsch Russische Wirtschaftsallianz («Wirtschaftsallianz») sustentou que o desenvolvimento do aeroporto é essencial para o crescimento económico na região.

(171) A Wirtschaftsallianz declarou que o aeroporto de Leipzig/Halle era importante no contexto do projeto SALIS criado para os transportes especiais necessários para as operações da NATO no Afeganistão. A Wirtschaftsallianz alegou que as condições para a execução deste projeto só estavam atualmente disponíveis em Leipzig. A Wirtschaftsallianz esclareceu ainda que tal refere-se, em especial, aos requisitos de segurança no âmbito das diretivas da NATO, à licença de exploração permanente, aos 3 000 metros de pistas de aterragem e de descolagem, a zonas de armazenamento e carregamento suficientes e à capacidade de manutenção técnica da aeronave russa utilizada no projeto SALIS.

4.5.6. **Outros transitários e associações**

(172) A Comissão recebeu igualmente observações da Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic e Volga-Dnepr. As suas observações estavam plenamente em consonância com as observações da EAT, sublinhando a importância do aeroporto de Leipzig/Halle para a acessibilidade e o desenvolvimento regionais.

4.6. COMPANHIAS AÉREAS DE PASSAGEIROS E ASSOCIAÇÕES DE TURISMO

4.6.1. **Germanwings**

(173) A Germanwings, a filial da Deutsche Lufthansa AG, apresentou as suas observações em 26 de outubro de 2011.

(174) A Germanwings declarou que a construção e o desenvolvimento de infraestruturas aeroportuárias não poderiam ser integralmente financiados através das taxas aeroportuárias. A Germanwings explicou que uma grande parte das medidas identificadas na decisão de início do procedimento estava relacionada com medidas de segurança aérea ou com medidas de aplicação das regras de segurança. A Germanwings declarou ainda que estas medidas não estão abrangidas pelo âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais.

(175) A Germanwings salientou que a Comissão deve ter em conta a situação específica do aeroporto de Leipzig/Halle e o atraso a nível de investimento em infraestruturas aeroportuárias devido à reunificação da Alemanha.

(176) Além disso, a Germanwings declarou que a infraestrutura no aeroporto de Leipzig/Halle está disponível para todos os potenciais utilizadores, sem qualquer discriminação ou tratamento preferencial *de facto* de uma companhia aérea.

4.6.2. **Outras companhias aéreas e associações de turismo**

(177) A Comissão recebeu igualmente observações da Austrian Airlines, Alltours, Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Deutscher Reise Verband e Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft. As suas observações estavam plenamente em consonância com as observações da Germanwings.

4.7. EMPRESAS SITUADAS NA PROXIMIDADE DO AEROPORTO E ASSOCIAÇÕES

4.7.1. **BMW Werk Leipzig (BMW)**

(178) A BMW apresentou as suas observações por carta de 27 de outubro de 2011.

(179) A BMW declarou que o aeroporto de Leipzig/Halle é importante para a indústria local e tem efeitos externos positivos na região e nas empresas aí estabelecidas. A BMW declarou ainda que a Comissão deve tomar em consideração o atraso a nível de investimento no aeroporto de Leipzig/Halle antes da reunificação da Alemanha. Tendo em conta a importância do aeroporto para a região, a BWM considera que o financiamento público deve ser considerado compatível.

4.7.2. **EADS Elbe Flugzeugwerke (EADS)**

(180) A EADS apresentou as suas observações sobre a decisão de início do procedimento por carta de 27 de outubro de 2011.

(181) A EADS salientou que o aeroporto de Leipzig/Halle é muito importante para a economia da região e tinha sido um fator importante na decisão da EADS de estabelecer a sua filial nesta região.

4.7.3. **European Energy Exchange AG (EEX)**

(182) A EEX, uma empresa de comercialização de energia com sede em Leipzig, apresentou as suas observações em 27 de outubro de 2011.

(183) A EEX declarou que o aeroporto de Leipzig/Halle era muito importante para a região e para os seus funcionários. A EEX declarou ainda que não vê qualquer possibilidade de substituir a FLH utilizando, como alternativa, outros aeroportos europeus.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau [Câmara de Comércio e Indústria de Halle-Dessau] (IHK)**

(184) A IHK apresentou as suas observações em 26 de outubro de 2014.

(185) A IHK afirmou que existem interdependências positivas resultantes da concorrência no mercado aeroportuário da União. A este respeito, a IHK declarou que a melhoria das infraestruturas num local também tem um impacto positivo noutros aeroportos. Neste sentido, a IHK declarou ainda que os efeitos de rede positivos do programa de infraestruturas no aeroporto de Leipzig/Halle foram predominantes. Na opinião da IHK, a fragilidade estrutural e o atraso a nível de investimento verificados na Alemanha Oriental devem ser tidos em conta. Por último, a IHK afirmou que, sem um investimento público inicial, grandes investimentos subsequentes por parte do setor privado eram inconcebíveis.

4.7.5. **Outras associações**

(186) A Comissão recebeu igualmente observações da Handwerkskammer zu Leipzig, Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland e Leipziger Messe. Estas observações estavam plenamente em consonância com as observações da BMW e da EADS.

4.8. INICIATIVA «ANTIRRUÍDO» DOS CIDADÃOS DA CIDADE DE SCHKEUDITZ

(187) A iniciativa dos cidadãos apresentou as suas observações em 24 de agosto de 2011.

(188) A iniciativa dos cidadãos afirmou que os seus membros tinham observado que a pista sul foi utilizada quase exclusivamente pela DHL. De acordo com a iniciativa dos cidadãos, a DHL era praticamente o único utilizador da pista e da zona sudeste do aeroporto. A iniciativa explicou que, à luz da utilização intensiva desta infraestrutura pela DHL, não poderia presumir-se que os investimentos estavam relacionados com o transporte de passageiros.

5. OBSERVAÇÕES DA ALEMANHA SOBRE AS OBSERVAÇÕES APRESENTADAS POR TERCEIROS

(189) A Alemanha começou por afirmar, nas suas observações, que as observações de 34 terceiros apoiavam a aplicação das medidas notificadas.

(190) A Alemanha declarou que as observações de terceiros confirmaram a sua opinião de que as medidas de infraestrutura em causa correspondem a missões de serviço público. Neste contexto, a Alemanha salientou que a DFS sublinhou que as medidas M3 a M8 e M10 constituíam medidas que foram realizadas no exercício de responsabilidades governamentais. A Alemanha sublinhou igualmente que inúmeros terceiros argumentaram que as regras em matéria de auxílios estatais não eram aplicáveis às medidas em causa.

(191) Além disso, a Alemanha salientou que as observações demonstram claramente que o financiamento público está em conformidade com os critérios previstos no artigo 107.º, n.º 3, do TFUE. A Alemanha declarou, em especial, que as cidades, as autoridades locais e as câmaras de comércio, bem como as empresas situadas na região, salientaram a importância económica e regional do aeroporto. Por conseguinte, de acordo com a Alemanha, não havia dúvidas de que a construção e o funcionamento do aeroporto servem um objetivo de interesse comum bem definido. Além disso, a Alemanha argumentou que as observações de terceiros também confirmaram a necessidade e a proporcionalidade do financiamento público.

(192) No que se refere ao eventual impacto negativo na concorrência e nas trocas comerciais, a Alemanha salientou que nem o aeroporto de Vatry nem o de Bruxelas apresentaram observações sobre a decisão de início do procedimento. De acordo com a Alemanha, tal revelou que nenhum destes aeroportos estava preocupado com qualquer impacto negativo das medidas em causa. A Alemanha salientou que este ponto de vista foi apoiado também por outros terceiros, tais como a Lufthansa Cargo, a Austrian Airlines, a Germanwings e a Jade Cargo. A Alemanha afirmou ainda que a Alltours, a Deutscher Reise Verband, a BARING e a Aircargo Club Deutschland declararam igualmente que não existe uma sobreposição concorrencial das zonas de captação entre o aeroporto de Leipzig/Halle e o de Bruxelas ou Vatry.

(193) Relativamente ao requisito de um acesso equitativo e não discriminatório ao aeroporto, a Alemanha salientou que as observações de terceiros confirmam que as taxas aeroportuárias foram determinadas de forma não discriminatória.

6. AVALIAÇÃO

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

(195) Os critérios previstos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE são cumulativos. Por conseguinte, a fim de determinar se as medidas em causa constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, essas medidas devem satisfazer as seguintes condições:

a) ser concedidas pelo Estado ou através de recursos estatais;

b) favorecer certas empresas ou a produção de certos bens;

c) falsear ou ameaçar falsear a concorrência;

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

6.1. NOÇÃO DE EMPRESA E DE ATIVIDADE ECONÓMICA

6.1.1. **Noção de empresa**

(196) No que diz respeito à existência ou outra forma de auxílio estatal, é necessário determinar, em primeiro lugar, se o beneficiário exerce uma atividade económica e, por conseguinte, pode ser considerado uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE ([28]).

([28]) Ver processo C-35/96, *Comissão/Itália*, Coletânea 1998, p. I-3851 e processos C180/98 a 184/98, *Pavlov*, Coletânea 2000, p. I-6451.

(197) A este respeito, a Alemanha sustentou que o conceito de «empresa» na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE não é aplicável a aeroportos, pelo menos no que respeita ao financiamento de infraestruturas aeroportuárias regionais. A Alemanha era da opinião que a construção de tais infraestruturas não é uma atividade económica, mas uma medida geral de prossecução de considerações de política regional, económica e de transportes. Além disso, a Alemanha afirmou que a construção de infraestruturas aeroportuárias não constitui uma atividade económica, uma vez que um investidor privado não poderia exercer essa atividade. Neste contexto, a Alemanha afirmou ainda que os aeroportos suportam custos fixos superiores à média relacionados com as infraestruturas, o equipamento e a exploração. Além disso, a sua margem de manobra é limitada pela importância dos encargos e pelas condições jurídicas estritas. A Alemanha considerou ainda inoperantes para as medidas em causa as referências ao acórdão *Aéroports de Paris* e ao acórdão *Leipzig/Halle*. No que diz respeito ao acórdão *Aéroports de Paris*, a Alemanha sustentou que o mesmo não tem por objeto a construção de infraestruturas aeroportuárias, mas a sua exploração. Além disso, a Alemanha considerou que o acórdão *Aéroports de Paris* não procede à interpretação do conceito de «empresa» na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, mas trata de uma violação da proibição de abuso de posição dominante na aceção do artigo 102.º do TFUE. No que diz respeito ao acórdão *Leipzig/Halle*, a Alemanha considerou que o acórdão do tribunal geral não tem qualquer efeito precedente na jurisprudência, uma vez que é passível de recurso.

(198) No que diz respeito ao conceito de «empresa», há que salientar que o Tribunal de Justiça tem sistematicamente definido as empresas como entidades que desenvolvem uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico ou de propriedade, e do modo como são financiadas ([29]). Uma atividade económica é a atividade que consiste em oferecer bens e serviços num determinado mercado ([30]). A natureza económica de uma atividade como tal não depende do facto de a atividade gerar lucros ([31]).

(199) No acórdão *Aéroports de Paris* ([32]), o Tribunal estabeleceu que a exploração de um aeroporto que consiste na prestação de serviços aeroportuários a companhias aéreas e a diferentes prestadores de serviços constitui igualmente uma atividade económica. No seu acórdão no processo Aeroporto de Leipzig-Halle ([33]), o Tribunal Geral clarificou que a exploração de um aeroporto é uma atividade económica da qual faz parte integrante a construção da infraestrutura aeroportuária.

(200) A Comissão recorda que, no seu acórdão *Aeroporto de Leipzig-Halle*, o Tribunal Geral estabeleceu que, a partir de 2000, já não podia ser excluída a aplicação das regras em matéria de auxílios estatais ao financiamento das infraestruturas aeroportuárias ([34]). Consequentemente, a partir da data do acórdão *Aéroports de Paris* (12 de dezembro de 2000), a exploração e a construção de infraestruturas aeroportuárias devem ser consideradas como abrangidas pelo âmbito do controlo dos auxílios estatais.

(201) O Tribunal Geral estabeleceu igualmente, no seu acórdão *Aeroporto de Leipzig/Halle*, que não é pertinente se a construção ou a expansão de uma infraestrutura aeroportuária prossegue objetivos de política regional, económica ou de transportes. De acordo com a jurisprudência assente, não é pertinente saber que objetivos são prosseguidos por medidas específicas, mas sim os efeitos que as mesmas provocam ([35]).

(202) Além disso, o Tribunal Geral confirmou, no seu acórdão *Aeroporto de Leipzig/Halle*, que a existência de um mercado para infraestruturas aeroportuárias é demonstrada pelo facto de o aeroporto de Leipzig/Halle estar em concorrência com outros aeroportos regionais, em especial com o de Vatry (França) e o de Bruxelas (Bélgica), para se tornar o «hub» de transporte aéreo de mercadorias europeu da DHL.

([29]) Ver Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4), parte 2.1, e jurisprudência associada, em especial processos apensos C-180/98 a C-184/98, *Pavlov e outros*, Coletânea 2000, p. I-6451, mas ver igualmente processo C-222/04, *Cassa di Risparmio di Firenze e outros*, Coletânea 2006, p. I-289; processo C-205/03 P, *FENIN/Comissão*, Coletânea 2006, p. I-6295 e processo C-49/07, *MOTOE*, Coletânea 2008, p. I-4863.

([30]) Processo 118/85, *Comissão/Itália*, Coletânea 1987, p. 2599, n.º 7; processo C-35/96, *Comissão/Itália*, Coletânea 1998, p. I-3851, n.º 36; *Pavlov e outros*, n.º 75.

([31]) Processos apensos 209/78 a 215/78 e 218/78, *Van Landewyck*, Coletânea 1980, p. 3125, n.º 88; processo C-244/94, *FFSA e outros*, Coletânea 1995, p. I-4013, n.º 21; e processo C-49/07, *MOTOE*, Coletânea 2008, p. I-4863, n.ºs 27 e 28.

([32]) Processo T-128/98, *Aéroports de Paris/Comissão*, Coletânea 2000, p. II-3929, confirmado pelo processo C-82/01, Coletânea 2002, p. I-9297, n.ºs 75 a 79.

([33]) Processos apensos T-443/08 e T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig Halle GmbH/Comissão*, (acórdão «Aeroporto de Leipzig/Halle»), Coletânea 2011, p. II-1311, nomeadamente os n.ºs 93 e 94; confirmados pelo processo C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Comissão*, Coletânea 2012, ainda não publicado.

([34]) Ver acórdão «Aeroporto de Leipzig/Halle», n.º 106.

([35]) Acórdão «Aeroporto de Leipzig/Halle», n.º 102 e seguintes.

(203) De acordo com a jurisprudência, há igualmente que considerar que, para efeitos de avaliação da natureza económica das atividades do gestor do aeroporto no contexto do financiamento público das medidas de desenvolvimento de infraestruturas, não existe nenhuma razão para dissociar a atividade de construção ou de ampliação de infraestruturas da sua utilização subsequente ([36]).

(204) Além disso, o Tribunal Geral estabeleceu, no seu acórdão *Aeroporto de Leipzig/Halle*, que «na verdade, as pistas de aterragem e de descolagem são elementos essenciais para as atividades económicas levadas a cabo por um operador de aeroporto. A construção de pistas de aterragem e de descolagem permite assim a um aeroporto exercer a sua atividade económica principal, ou, quando se trata da construção de uma pista suplementar ou da extensão de uma pista existente, desenvolvê-la».

(205) À luz da jurisprudência citada nos considerandos 196 e 204, a Comissão observa que a infraestrutura objeto da presente decisão será diretamente gerida numa base comercial pela FLH ou pelo gestor de aeroporto ou irá indiretamente apoiar e permitir a exploração comercial do aeroporto no seu conjunto.

(206) A este respeito, a Comissão observa que, de acordo com o direito alemão, em especial o […], as taxas devem ser estabelecidas pelo operador aeroportuário e apresentadas para aprovação ao Ministério Federal dos Transportes. A Comissão observa que as taxas aeroportuárias são definidas pelos operadores aeroportuários dentro das restrições regulamentares para evitar qualquer discriminação indevida entre os utilizadores do aeroporto e possíveis abusos de posição dominante do gestor do aeroporto. No entanto, a Comissão considera que tal não impede os gestores de aeroporto de definirem o nível das taxas aeroportuárias tendo em conta os investimentos necessários e os seus custos. Tal é, em especial, confirmado pelos requisitos de […] e […] da […].

(207) A Comissão observa ainda que a construção e o desenvolvimento das infraestruturas objeto da presente decisão permitirão à FLH aumentar a sua capacidade e a sua atividade económica como operador do aeroporto de Leipzig/Halle. A FLH, gestora do aeroporto, presta serviços aeroportuários a troco de dinheiro, proveniente, nomeadamente, das taxas aeroportuárias, mas também de outras receitas relacionadas com a exploração da infraestrutura e a prestação de serviços auxiliares tais como, por exemplo, o aluguer dos hangares, receitas essas que devem ser consideradas como remuneração pela prestação de serviços prestados.

(208) Assim, a Comissão considera que a infraestrutura objeto da presente decisão é uma infraestrutura utilizável para fins comerciais. Por conseguinte, a FLH é uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

6.1.2. **Atividades correspondentes a missões de serviço público**

(209) No entanto, nem todas as atividades de um aeroporto são necessariamente de natureza económica ([37]). Uma vez que a classificação de uma entidade como empresa é sempre feita em relação a uma atividade específica, é necessário estabelecer uma distinção entre as atividades de um dado aeroporto e estabelecer em que medida essas atividades são, ou não, de natureza económica. Se desenvolver simultaneamente atividades económicas e não económicas, um aeroporto deve ser considerado como uma empresa apenas no que se refere às primeiras.

(210) Conforme julga o Tribunal, as atividades que, regra geral, são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público não são de natureza económica e, em geral, não se inserem no âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais ([38]). Num aeroporto, as atividades como o controlo do tráfego aéreo, policiais, aduaneiras, de combate a incêndios, as atividades necessárias para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita e os investimentos relacionados com as infraestruturas e o equipamento necessários para efetuar essas atividades são consideradas, em geral, de natureza não económica ([39]).

([36]) Processo C-205/03P *FENIN/Comissão*, Coletânea 2006, p. I-6295, n.º 88; e acórdão *Aeroporto de Leipzig/Halle*, n.º 95.
([37]) Acórdão «Aeroporto de Leipzig-Halle», n.º 98.
([38]) Processo C-118/85, *Comissão/Itália*, Coletânea 1987, p. 2599, n.ºs 7 e 8, e processo C-30/87, *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, Coletânea 1988, p. 2479, n.º 18.
([39]) Ver, nomeadamente, processo C-364/92 *SAT/Eurocontrol*, Coletânea 1994, p. I-43, n.º 30, e processo C-113/07 P *Selex Sistemi Integrat/Comissão*, Coletânea 2009, p. I-2207, n.º 71.

(211) O financiamento público de tais atividades não económicas não constitui um auxílio estatal, devendo ser estritamente limitado à compensação dos custos a que elas dão origem e não podendo ser utilizado para financiar outras atividades ([40]). Qualquer eventual sobrecompensação pelas autoridades públicas dos custos incorridos em relação a atividades não económicas pode constituir um auxílio estatal. Além disso, se um aeroporto efetuar, paralelamente às suas atividades económicas, atividades não económicas, é necessária uma contabilidade de custos separada, a fim de evitar qualquer transferência de fundos públicos entre as atividades económicas e não económicas.

(212) O financiamento público de atividades não económicas não deve conduzir a uma discriminação injustificada entre aeroportos. Com efeito, segundo a jurisprudência assente, existe uma vantagem sempre que as autoridades públicas aliviam as empresas dos custos inerentes às suas atividades económicas ([41]). Por conseguinte, quando, no âmbito de uma dada ordem jurídica, for normal que os aeroportos tenham de suportar certos custos inerentes à sua exploração, enquanto outros aeroportos não têm de fazê-lo, os últimos poderiam estar a beneficiar de uma vantagem, independentemente de esses custos estarem ou não relacionados com uma atividade, que, em geral, é considerada de natureza não económica.

(213) À luz dos considerandos 209 e 212, a Comissão deve, por conseguinte, analisar a natureza das medidas de infraestrutura objeto da presente decisão que são executadas no aeroporto de Leipzig/Halle.

(214) A Alemanha afirmou que as medidas notificadas M1 a M11 dizem respeito a atividades que correspondem a missões de serviço público e que o financiamento destas atividades se limita estritamente aos custos necessários para a execução de tais medidas. Assim, a Alemanha era da opinião que estes custos não estão abrangidos pelo âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais. A este respeito, a Alemanha afirmou que as medidas M1 a M11 se inscrevem numa das seguintes categorias:

(i) medidas destinadas a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilegal ([42]), que estão sujeitas à *Luftsicherheitsgesetz* (lei alemã da segurança aérea, «LuftSiG»), nomeadamente ao seu artigo 8.º;

(ii) medidas relativas à segurança operacional, sujeitas ao artigo 45.º do *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* (regulamento relativo ao licenciamento do tráfego aéreo, «LuftVZO»); ou

(iii) medidas relativas à proteção de terceiros contra os riscos operacionais associados ao transporte aéreo (tais como a poluição sonora).

(215) No que diz respeito a medidas relacionadas com a segurança operacional, a Comissão considera que garantir a realização, no aeroporto, de operações em segurança constitui uma atividade económica normal da exploração de um aeroporto ([43]). Neste contexto, importa observar que os custos relacionados com as normas e os requisitos regulamentares também não podem ser considerados correspondentes a missões de serviço público. Sem prejuízo de uma análise mais pormenorizada no que se refere a atividades e custos individuais, a Comissão considera que as medidas destinadas a garantir a segurança das operações no aeroporto não constituem atividades correspondentes a missões de serviço público. Qualquer empresa que pretenda explorar um determinado mercado deve garantir a segurança das instalações (tratando-se de aeroportos são exemplos de instalações as pistas de aterragem e de descolagem, as pistas de circulação e as plataformas de estacionamento) e assegurar igualmente o cumprimento das normas regulamentares.

(216) No que diz respeito a pistas de aterragem e de descolagem, pistas de circulação e plataformas de estacionamento, a Comissão considera que as mesmas constituem elementos essenciais para o exercício das atividades económicas por um gestor de aeroporto. Assim, a construção de pistas de aterragem e de descolagem, pistas de circulação e plataformas de estacionamento permite que um gestor de aeroporto exerça a sua atividade económica principal.

(217) No que diz respeito às medidas nos termos do artigo 8.º da LuftSiG, os serviços de controlo do tráfego aéreo, meteorológicos e do corpo de bombeiros podem, em princípio, ser considerados como constituindo atividades correspondentes a missões de serviço público.

([40]) Processo C-343/95, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, Coletânea 1997, p. I-1547. Decisão N 309/02 da Comissão, de 19 de março de 2003, Segurança aérea — compensação de custos na sequência dos atentados de 11 de setembro de 2001 (JO C 148 de 25.6.2003, p. 7). Decisão N 438/02 da Comissão, de 16 de outubro de 2002, Subvenções às administrações portuárias para realização de missões da competência das autoridades públicas (JO C 284 de 21.11.2002, p. 2).

([41]) Ver, entre outros, o processo C-172/03, *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, Coletânea 2005, p. I-01627, n.º 36, e a jurisprudência citada nesse acórdão.

([42]) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil (JO L 355 de 30.12.2002, p. 1).

([43]) Decisão da Comissão, de 20 de fevereiro de 2014, no processo de auxílio estatal SA.35847 (2012/N) — República Checa — aeroporto de Ostrava, ainda não publicada no Jornal Oficial, considerando 16.

(218) No que se refere ao quadro jurídico aplicável, a Alemanha sustentou que, no que respeita ao corpo de bombeiros, não existem normas jurídicas que imponham estritamente estes custos ao operador aeroportuário. Além disso, a Comissão observa que a remuneração dos custos relativos ao corpo de bombeiros é da competência jurídica do Länder e que, geralmente, estes custos são remunerados pelas autoridades regionais pertinentes. A remuneração destes custos limita-se ao necessário para cobrir estes custos.

(219) No que se refere aos serviços de controlo do tráfego aéreo e meteorológicos, a Comissão observa que o artigo 27.º, alíneas d) e f), da LuftVG estabelece que os custos relacionados com o artigo 27.º, alínea c), da LuftVG suportados por um número de aeroportos específicos são cobertos pelo Estado. Os aeroportos são elegíveis para a cobertura de custos enquanto «aeroportos reconhecidos» ao abrigo do artigo 27.º, alíneas d) e f), da LuftVG se o Ministério Federal dos Transportes reconhecer uma necessidade por razões de segurança e de interesses associados à política de transportes ([44]). Os aeroportos alemães que não sejam reconhecidos não são elegíveis para a cobertura de custos ao abrigo do artigo 27.º, alíneas d) e f), da LuftVG, pelo que, em princípio, têm que suportar os custos relacionados com as medidas previstas no artigo 27.º, alínea c), da LuftVG. Estes custos são inerentes à exploração dos aeroportos. Uma vez que alguns aeroportos têm de suportar estes custos, enquanto outros aeroportos não têm de fazê-lo, os últimos poderiam estar a beneficiar de uma vantagem, mesmo que as medidas de controlo e segurança aéreos, assim como os serviços meteorológicos, possam ser considerados de natureza não económica. O aeroporto de Leipzig/Halle foi reconhecido como tal, pelo que é elegível para a cobertura de custos nos termos do artigo 27.º, alíneas d) e f), da LuftVG. Os outros aeroportos têm de suportar estes custos. Por conseguinte, a cobertura dos custos do aeroporto de Leipzig/Halle relacionados com medidas de controlo e segurança aéreos, bem como com serviços meteorológicos, nos termos do artigo 27.º, alíneas d) e f), da LuftVG confere uma vantagem ao aeroporto de Leipzig/Halle.

(220) No que diz respeito às medidas ao abrigo do artigo 8.º da LuftSiG, parece que a Alemanha considera que todos os custos relacionados com as medidas aí previstas podem ser suportados pelas autoridades públicas pertinentes. Todavia, a Comissão observa que, nos termos do artigo 8.º, n.º 3, da LuftSiG, apenas são passíveis de reembolso os custos associados à disponibilização e manutenção dos espaços e das instalações necessários ao exercício das atividades previstas no artigo 5.º da LuftSiG. Todos os outros custos devem ser suportados pelo operador aeroportuário. Assim, na medida em que o financiamento público concedido à FLH libertou esta empresa dos custos que tinha de suportar nos termos do artigo 8.º, n.º 3, da LuftSiG, esse financiamento público está sujeito a apreciação ao abrigo das regras da União em matéria de auxílios estatais. Em todo o caso, independentemente de esses custos serem ou não juridicamente classificados como correspondentes a missões de serviço público, ficou demonstrado que os mesmos devem ser suportados pelo operador aeroportuário, nos termos do quadro jurídico aplicável. Desta forma, ao ser o Estado a pagar tais custos, o operador aeroportuário seria libertado de custos que teria normalmente de suportar.

(221) À luz das considerações expostas nos considerandos 215 e 220, a Comissão considera oportuno tirar conclusões mais específicas em relação aos custos de investimento alegadamente correspondentes a missões de serviço público.

M1 Aquisição de terrenos, deslocalização, redução do ruído e acompanhamento do planeamento da conservação da paisagem, M2 Estrutura de ensaio do motor e M10 Redução suplementar do ruído

(222) A Alemanha sustentou que as medidas M1, M2 e M10 correspondem a missões de serviço público, uma vez que se destinam a proteger terceiros contra os riscos operacionais associados ao transporte aéreo, nomeadamente a proteger os proprietários de habitações e o ambiente dos efeitos da poluição sonora.

(223) A Comissão considera que os custos relacionados com as medidas M1, M2 e M10 constituem custos normais que uma empresa teria que suportar para construir instalações que estejam em consonância com determinadas normas regulamentares. Além disso, estas medidas não podem ser dissociadas da atividade económica do aeroporto. Tal é exemplificado sobretudo pelo facto de que, sem estas medidas, o aeroporto não poderia operar voos durante a noite nem concentrar-se na atividade de transporte aéreo de carga associada à decisão de aprovação do plano para a construção da pista sul no aeroporto de Leipzig/Halle e à sua estratégia de expansão.

(224) Assim, a Comissão considera que as medidas M1, M2 e M10 não podem ser consideradas como correspondentes a missões de serviço público.

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

M3 (Pista de circulação e ponte girante «E7»), M4 (Extensão da pista norte de descolagem e de aterragem (custos de planeamento), M5 (Limpeza do local da obra com vista à preparação para a construção da pista de circulação «Victor»), M6 (Pista de circulação paralela «Victor»), M12 Procedimento de aprovação do plano para a extensão meridional (pista sul e plataforma de estacionamento), M13 (Expansão da plataforma de estacionamento setentrional), M14 (Expansão da plataforma de estacionamento oriental), M15 (Adaptação da infraestrutura) e M16 (Medidas adicionais em matéria de infraestrutura, tais como a extensão do hangar da zona norte e a construção de um novo terminal de aviação e de um hangar para pequenas aeronaves)

(225) No caso em apreço, a extensão da pista norte de descolagem e de aterragem visa assegurar que as aeronaves de carga com um peso máximo elevado à descolagem («MTOW») podem descolar sem quaisquer restrições relativamente à carga útil, ao passo que a expansão da plataforma de estacionamento setentrional deve permitir uma melhor distribuição dos movimentos das aeronaves. Além disso, no que diz respeito às pistas de circulação, a Comissão observa que, num aeroporto, tais pistas efetuam a ligação entre as pistas e as plataformas de estacionamento, os hangares, os terminais e outras instalações. Estas ligações permitem à aeronave desimpedir a pista, permitindo a aterragem ou descolagem de outra aeronave. Assim, as pistas de circulação e as pontes girantes estão intrinsecamente ligadas às pistas de aterragem e de descolagem pelas quais o operador aeroportuário cobra taxas. Além disso, as informações prestadas pela Alemanha confirmam que estas medidas são essenciais tendo em conta o volume e os fluxos de tráfego. Se os trabalhos de construção não fossem levados a cabo, o aeroporto não beneficiaria do aumento esperado dos fluxos de tráfego e o atual volume dos fluxos de tráfego teria de ser reduzido a fim de assegurar uma exploração segura da aeronave. A Comissão considera que tal não contradiz o facto de que um determinado número de pistas de circulação e pontes girantes só pode ser utilizado com segurança relativamente a um volume limitado de tráfego.

(226) A este respeito, a Comissão recorda que as pistas de aterragem e de descolagem, as pistas de circulação e as plataformas de estacionamento constituem elementos essenciais para o exercício das atividades económicas de um gestor de aeroporto. Assim, a construção de pistas de aterragem e de descolagem, pistas de circulação e plataformas de estacionamento permite que um gestor de aeroporto exerça a sua atividade económica principal, não podendo ser dissociada desta atividade económica.

(227) A Comissão observa que as medidas M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 e M16 são executadas numa base comercial pelo gestor do aeroporto. Por conseguinte, trata-se de infraestruturas utilizáveis para fins comerciais que não podem ser consideradas correspondentes a missões de serviço público.

M11 Desenvolvimento em terra da fase I da zona sudeste

(228) A Comissão observa que a medida M11 envolve o equipamento de edifícios existentes com sistemas de abastecimento de água e eletricidade, uma unidade de tratamento de águas residuais e uma rede de escoamento de águas pluviais, bem como medidas suplementares de redução do ruído.

(229) À luz da avaliação realizada nos considerandos 215 e 220, estas medidas não dizem respeito a atividades que, normalmente, são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público. Pelo contrário, tais medidas contribuem para a melhoria das infraestruturas que são utilizadas para fins comerciais e, por conseguinte, envolvem uma atividade económica, pelo que não podem ser consideradas correspondentes a missões de serviço público.

M5 (novo edifício de quartel de bombeiros) e M9 (equipamento de combate a incêndios)

(230) No que diz respeito ao novo edifício de quartel de bombeiros e ao equipamento de combate a incêndios, tal como indicado no considerando 218, esta atividade pode, regra geral, ser considerada como correspondente a uma missão de serviço público.

(231) No que se refere ao quadro jurídico, a Alemanha sustentou que, no que respeita ao edifício de quartel de bombeiros e ao equipamento de combate a incêndios, não existem normas jurídicas que imponham estritamente estes custos ao operador aeroportuário. Além disso, a Comissão observa que a remuneração dos custos relativos ao novo edifício de quartel de bombeiros e ao equipamento de combate a incêndios é da competência jurídica do Länder e que, geralmente, estes custos são remunerados pelas autoridades regionais pertinentes, tal como sustentado pela Alemanha. A remuneração destes custos limita-se ao necessário para cobrir estes custos.

(232) Assim, os custos relacionados com a construção do novo edifício de quartel de bombeiros e com a aquisição de equipamento de combate a incêndios podem ser considerados como correspondentes a missões de serviço público.

M5 (hangar polivalente) e M9.3 (equipamento de serviço de inverno)

(233) No que se refere ao hangar polivalente, a Alemanha afirmou que o mesmo corresponde a uma missão de serviço público porque, em caso de emergência, seria utilizado como abrigo de emergência. Segundo a Alemanha, os custos de construção deste hangar correspondem igualmente a missões de serviço público, dado que o mesmo é atualmente utilizado para armazenar equipamento de serviço de inverno necessário à exploração segura do aeroporto durante o inverno.

(234) No que diz respeito à construção do hangar polivalente no aeroporto de Leipzig/Halle, a Comissão observa que este edifício pode ser utilizado para diferentes fins. Além disso, tal como já referido no considerando 215, os custos do equipamento de serviço de inverno (M9.3) necessários à exploração segura do aeroporto são os custos normais associados à gestão de uma empresa e não podem ser considerados correspondentes a missões de serviço público. Consequentemente, a Comissão considera que os custos de construção do hangar polivalente também não se inserem no âmbito de missões de serviço público.

(235) No entanto, esta conclusão não impede a Alemanha de confiar ao aeroporto, em situações de emergência, tarefas específicas abrangidas por serviços de interesse económico geral.

M7 Zonas adicionais de degelo

(236) A Alemanha alega que são necessárias zonas adicionais de degelo para garantir uma exploração segura e em tempo útil das aeronaves no aeroporto. Segundo a Alemanha, a extensão das zonas de degelo existentes é necessária devido ao aumento do tráfego no aeroporto, a fim de evitar atrasos dos voos regulares. Além disso, a Alemanha sublinha que as receitas provenientes dos serviços de degelo prestados pelo aeroporto não abrangem os custos de construção da infraestrutura.

(237) Em primeiro lugar, a Comissão observa que o facto de uma atividade ser ou não rentável não é determinante para a noção de atividade económica ([45]). Em segundo lugar, a Comissão observa que os serviços de degelo são prestados contra remuneração às transportadoras aéreas. Trata-se de serviços essenciais prestados por qualquer aeroporto como parte da sua atividade económica. Quanto maior a frequência de prestação desses serviços, maior o número de voos que podem descolar do aeroporto podendo, assim, o aeroporto aumentar as suas receitas.

(238) Consequentemente, a Comissão considera que os serviços de degelo estão intrinsecamente associados à exploração económica de um aeroporto, não podendo ser dissociados desta atividade e, por conseguinte, devem ser considerados como atividades económicas.

M8 Heliporto

(239) A medida abrange a criação de um local de estacionamento para helicópteros que será utilizado apenas como base para operações de salvamento aéreo.

(240) A Comissão considera que a criação de um heliporto facilita as operações de salvamento aéreo. Por conseguinte, a disponibilização de um heliporto para operações de salvamento aéreo pode ser considerada correspondente a uma missão de serviço público. A compensação deve estar estritamente associada aos custos destes serviços.

M9 Medidas adicionais em matéria de infraestrutura

(241) As medidas adicionais em matéria de infraestrutura incluem a reconstrução do ponto de controlo I, a construção de um edifício de segurança funcional para satisfazer as necessidades da polícia federal e regional e dos serviços aduaneiros, a exploração pecuária e a vedação do aeroporto (incluindo o sistema de videovigilância digital e os detetores de movimento). De acordo com a Alemanha, estas medidas são necessárias para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilegal e, por conseguinte, são abrangidas pelo âmbito de aplicação do artigo 8.º da LuftSiG.

(242) No que diz respeito às medidas ao abrigo do artigo 8.º da LuftSiG, parece que a Alemanha considera que todos os custos relacionados com as medidas aí previstas podem ser suportados pelas autoridades públicas pertinentes. Todavia, a Comissão observa que, nos termos do artigo 8.º, n.º 3, da LuftSiG, apenas são passíveis de reembolso os custos associados à disponibilização e manutenção dos espaços e das instalações necessários ao exercício das atividades previstas no artigo 5.º da LuftSiG. Todos os outros custos devem ser suportados pelo operador aeroportuário. Assim, na medida em que o financiamento público concedido à FLH liberta esta empresa dos custos que tinha de suportar nos termos do artigo 8.º, n.º 3, da LuftSiG, esse financiamento público está sujeito a apreciação ao abrigo das regras da União em matéria de auxílios estatais.

(243) No que diz respeito aos custos relacionados com a utilização do edifício de segurança funcional pelo serviço meteorológico alemão, a Comissão observa que o artigo 27.º, alínea f), da LuftVG dispõe que os custos associados ao artigo 27.º, alínea c), da LuftVG suportados por um número de aeroportos específicos são cobertos pelo Estado. Os aeroportos são elegíveis para a cobertura de custos enquanto «aeroportos reconhecidos» ao abrigo do artigo 27.º, alínea f), da LuftVG se o Ministério Federal dos Transportes reconhecer uma necessidade por razões de segurança e de interesses associados à política de transportes. Os aeroportos alemães que não sejam reconhecidos não são elegíveis para a cobertura de custos ao abrigo do artigo 27.º, alínea f), da LuftVG, pelo que, em princípio, têm que suportar os custos relacionados com as medidas previstas no artigo 27.º, alínea c), da LuftVG.

([45]) Acórdão «Leipzig/Halle», n.º 115.

Estes custos são inerentes à exploração dos aeroportos. Uma vez que alguns aeroportos têm de suportar estes custos, enquanto outros aeroportos não têm de fazê-lo, os últimos poderiam estar a beneficiar de uma vantagem, mesmo que o serviço meteorológico alemão possa ser considerado de natureza não económica. O aeroporto de Leipzig/Halle foi reconhecido como tal, pelo que é elegível para a cobertura de custos nos termos do artigo 27.º, alínea f), da LuftVG. Os outros aeroportos têm de suportar estes custos. Por conseguinte, a cobertura dos custos do aeroporto de Leipzig/Halle relacionados com serviços meteorológicos, nos termos do artigo 27.º, alínea f), da LuftVG confere uma vantagem ao aeroporto de Leipzig/Halle.

6.1.3. **Conclusão**

(244) Tendo em conta a conclusão da secção 6.1.1, a FLH é uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(245) No que diz respeito à conclusão da secção 6.1.2, o financiamento das seguintes medidas não pode ser considerado como correspondente a missões de serviço público: M1 aquisição de terrenos, deslocalização, redução do ruído e acompanhamento do planeamento da conservação da paisagem, M2 estrutura de ensaio do motor, M3 pista de circulação e ponte girante «E7», M4 extensão da pista norte de descolagem e de aterragem (custos de planeamento), M5 limpeza do local da obra com vista à preparação para a construção da pista de circulação «Victor», M5 hangar polivalente, M6 pista de circulação paralela «Victor», M7 zonas adicionais de degelo, M9.3 equipamento de serviço de inverno, M10 redução suplementar do ruído, M11 desenvolvimento em terra da fase I da zona sudeste, M12 procedimento de aprovação do plano para a extensão meridional (pista sul e plataforma de estacionamento, M13 expansão da plataforma de estacionamento setentrional, M14 expansão da plataforma de estacionamento oriental, M15 adaptação da infraestrutura e M16 medidas adicionais em matéria de infraestrutura, tais como a extensão do hangar da zona norte e a construção de um novo terminal de aviação e de um hangar para pequenas aeronaves. O financiamento destas atividades permite que um gestor aeroportuário exerça a sua atividade económica principal, não podendo ser dissociado desta atividade.

(246) No que diz respeito às medidas M5 novo edifício de quartel de bombeiros, M9 equipamento de combate a incêndios e M8 heliporto, a Comissão considera que estas medidas podem ser consideradas como correspondentes a missões de serviço público (ver secção 6.1.2).

(247) No que se refere à medida M9, medidas adicionais em matéria de infraestrutura, tais como a reconstrução do ponto de controlo I, a construção de um edifício de segurança funcional para satisfazer as necessidades da polícia federal e regional e dos serviços aduaneiros, a exploração pecuária e a vedação do aeroporto (incluindo o sistema de videovigilância digital e os detetores de movimento), a Comissão considera que estas atividades podem ser abrangidas por missões de serviço público. Todavia, na medida em que estas medidas são abrangidas pelo âmbito de aplicação do artigo 8.º, n.º 3, da LuftSiG, nos termos desta disposição do direito alemão, apenas são passíveis de reembolso os custos associados à disponibilização e manutenção dos espaços e das instalações necessários ao exercício das atividades previstas no artigo 5.º da LuftSiG. Todos os outros custos devem ser suportados pelo operador aeroportuário. Assim, na medida em que o financiamento público concedido à FLH liberta esta empresa dos custos que tinha de suportar nos termos do artigo 8.º, n.º 3, da LuftSiG, esse financiamento público está sujeito a apreciação ao abrigo das regras da União em matéria de auxílios estatais.

(248) No que diz respeito aos custos relacionados com a utilização do edifício de segurança funcional pelo serviço meteorológico alemão (relacionados com a medida M9), a Comissão considera, pelas razões enumeradas no considerando 243, que a cobertura dos custos do aeroporto de Leipzig/Halle relacionados com serviços meteorológicos, em conformidade com o artigo 27.º, alínea f), da LuftVG confere uma vantagem ao aeroporto de Leipzig/Halle, mesmo que os serviços meteorológicos possam ser considerados de natureza não económica.

6.2. NATUREZA DE AUXÍLIO DOS EMPRÉSTIMOS DE ACIONISTAS A FAVOR DA FLH

6.2.1. **Relação entre os empréstimos de acionistas e as injeções de capital**

(249) Antes de apreciar se os empréstimos de acionistas a favor da FLH constituem auxílios estatais, é necessário determinar se os empréstimos de acionistas e as injeções de capital devem ser considerados como medidas distintas ou como uma medida única.

(250) Os dados disponíveis demonstram que ambas as operações foram decididas ao mesmo tempo, como parte de um plano mais alargado para financiar as melhorias das infraestruturas do aeroporto, e que os acionistas da FLH tinham a intenção de converter os seus empréstimos em capitais próprios. No entanto, a Alemanha declarou que as injeções de capital não foram concedidas irrevogavelmente e que a FLH não tem qualquer direito direto ao aumento de capital.

(251) Nestas circunstâncias, a Comissão considera que os empréstimos de acionistas e as injeções de capital podem ser considerados como medidas distintas.

6.2.2. **Vantagem económica**

(252) A fim de verificar se uma empresa beneficiou de uma vantagem económica induzida pela concessão de um empréstimo em condições privilegiadas, a Comissão aplica o critério do «princípio do investidor numa economia de mercado». De acordo com este princípio, o capital alheio colocado à disposição de uma empresa pelo Estado, direta ou indiretamente, em circunstâncias que correspondam às condições normais de mercado, não deve ser considerado um auxílio estatal ([46]).

(253) No caso em apreço, a Comissão deve avaliar se as condições dos empréstimos de acionistas (ver quadro 3) concedidos à FLH lhe conferem uma vantagem económica que a empresa beneficiária não teria obtido em condições normais de mercado.

(254) A Alemanha é da opinião que o «princípio do investidor numa economia de mercado» foi plenamente respeitado, uma vez que os empréstimos de acionistas foram concedidos em condições de mercado. A fim de justificar as condições em que os empréstimos em questão foram concedidos, a Alemanha compara as condições dos empréstimos de acionistas com as condições oferecidas por outros bancos (ver os argumentos apresentados nas secções 3.3.1 e 3.3.2).

(255) De acordo com a sua prática de tomada de decisões, a fim de determinar se o financiamento objeto de apreciação foi concedido em condições favoráveis, a Comissão pode — na ausência de outros indicadores comparativos — comparar a taxa de juro aplicada ao empréstimo em causa com a taxa de referência da Comissão. A taxa de referência da Comissão é fixada segundo o método previsto na Comunicação sobre as taxas de referência de 2008.

(256) A Comunicação sobre as taxas de referência de 2008 define o método de fixação das taxas de referência e de desconto utilizadas em vez das taxas de mercado normais. No entanto, uma vez que a taxa de referência da Comissão é apenas um valor indicativo, sempre que tiver disponíveis outros indicadores da taxa de juro que o mutuário poderia ter obtido no mercado num determinado processo, a Comissão pode basear a sua avaliação nesses indicadores.

Notação de risco de crédito da FLH

(257) A fim de poder avaliar as condições dos empréstimos de acionistas, a Comissão, em primeiro lugar, tem de avaliar a solvabilidade da FLH.

(258) A FLH não foi avaliada por qualquer agência de notação de risco crédito. Contudo, a Alemanha argumenta que, devido ao contrato de transferência de lucros e de cobertura de prejuízos celebrado entre a FLH e a MFAG, deveria ser tida em conta a notação das empresas-mãe.

(259) A Comissão considera que, ao abrigo do direito alemão, a MFAG continua a ser responsável por qualquer empréstimo concedido à FLH durante o período de vigência do contrato de transferência de lucros e de cobertura de prejuízos, mesmo se o contrato tiver sido posteriormente rescindido.

(260) Neste contexto, a Comissão considera que a notação da FLH deveria corresponder, no mínimo, à notação da sua empresa-mãe, a MFAG.

(261) A MFAG também não foi avaliada por agências de notação de risco de crédito. Não obstante, a Alemanha apresentou algumas notações de risco internas de bancos em relação à MFAG que se encontram sintetizadas no quadro 4.

(262) À luz dos considerandos 257 a 261, a Comissão considera que a FLH deve ser classificada, no mínimo, com a notação mais baixa da MFAG, isto é, […] na escala de notação de risco da Standard & Poor's em 2006 e […] na escala de notação de risco da Standard & Poor's de 2007 a 2012.

A perda dado o incumprimento (ou o nível de garantia):

(263) Se os empréstimos de acionistas em causa pudessem ser considerados como cobertos por garantias elevadas, a prática de mercado, em tais casos, sugeriria aumentar a notação de risco do instrumento de dívida (a «notação de emissões») em causa uma subcategoria relativamente à notação do emitente ([47]). Por conseguinte, a Comissão deve determinar a perda dado o incumprimento ([48]) («LGD») dos empréstimos de acionistas em causa.

([46]) Comunicação da Comissão aos Estados-Membros: Aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CEE e do artigo 5.º da Diretiva 80/723/CEE da Comissão às empresas públicas do setor produtivo (JO C 307 de 13.11.1993, p. 3, ponto 11). Essa comunicação diz respeito ao setor produtivo mas é aplicável a outros setores económicos. Ver igualmente processo T-16/96, *Cityflyer Express Ltd*/*Comissão*, n.º 51, Coletânea 1998, p. II-00757.

([47]) Ver, por exemplo, «Moody's, Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers» (fevereiro de 2007).

([48]) O nível das garantias pode ser medido através da taxa de perda dado o incumprimento (Loss Given Default — LGD), ou seja, a percentagem da perda esperada face ao montante em risco em relação ao devedor, tendo em conta os montantes recuperáveis provenientes dos ativos dados em garantia e do produto da realização da massa falida. Por conseguinte, a LGD é inversamente proporcional ao valor das garantias.

(264) Uma vez que os empréstimos se destinavam apenas a ser concedidos sob a forma de financiamento intercalar a curto prazo, não foram garantidos. No entanto, a Alemanha argumentou que a LGD deve ser, pelo menos, inferior a 30 %, dado que o valor dos ativos da FLH ([…] milhões de EUR em 2010), que não se encontram cobertos por garantias, é superior ao valor do seu passivo ([…] milhões de EUR em 2010).

(265) A este respeito, a Comissão observa que o valor contabilístico dos ativos não é suficiente para estimar o valor de liquidação em caso de insolvência ou falência do aeroporto. No documento publicado pelo Comité de Basileia de Supervisão Bancária em junho de 2006, recomenda-se que se considere a LGD para créditos com um grau de prioridade superior sobre empresas não cobertos por uma garantia reconhecida como sendo cerca de 45 % ([49]). Assim, de acordo com a Comunicação sobre as taxas de referência de 2008, os empréstimos de acionistas em causa têm um nível «normal» de garantia com uma LGD na categoria intermédia (30 % < LGD < 60 %).

(266) A Comissão considera, por isso, que o nível de cobertura por garantia não é suficiente para permitir aumentar uma subcategoria a notação de risco da empresa.

Avaliação comparativa das condições dos empréstimos de acionistas concedidos à FLH com valores indicativos do mercado, com base em diferenciais de «swaps» de risco de incumprimento (CDS):

(267) A fim de avaliar se os empréstimos de acionistas da FLH estavam em consonância com as condições de mercado, a Comissão realizou uma avaliação comparativa com valores indicativos do mercado com base em diferenciais de «swaps» de risco de incumprimento (CDS).

(268) Em consonância com a metodologia subjacente à Comunicação sobre as taxas de referência de 2008, a Comissão considera que os juros sobre os empréstimos podem ser tidos como correspondentes às condições de mercado quando os empréstimos são concedidos a uma taxa de juro que corresponda, no mínimo, a uma taxa de juro de referência calculada segundo a seguinte fórmula:

Taxa de juro de referência = taxa de juro de base + margem de risco + comissão

(269) A taxa de juro base corresponde aos custos dos bancos pela disponibilização de liquidez (custos de financiamento). No caso de financiamentos a uma taxa de juro fixa (isto é, quando a taxa de juro é fixada para toda a duração do empréstimo), a taxa de juro de base é calculada com base em taxas «swap» ([50]) correspondentes ao prazo de vencimento e à moeda do respetivo passivo. A margem de risco compensa o mutuante pelos riscos associados ao financiamento, nomeadamente o risco de crédito. A margem de risco pode ser derivada a partir de uma amostra adequada de diferenciais de «swaps» de risco de incumprimento ([51]) relacionados com unidades de referência (tais como obrigações de empresas) cuja notação seja comparável à dos empréstimos concedidos à FLH. Por último, afigura-se adequado acrescentar 10 a 20 pontos de base como valor aproximado para as comissões bancárias que as empresas têm, normalmente, de pagar ([52]).

(270) A Comissão considera que as medidas de financiamento em apreço não representam um empréstimo típico. Para efeitos da avaliação atual, presume-se que os empréstimos são concedidos como um instrumento de crédito renovável, que é renovado anualmente com novas condições em matéria de taxas de juro. Por conseguinte, presume-se que o prazo de vencimento é de um ano.

(271) Os empréstimos são concedidos com uma taxa de base flutuante (variável), tendo como taxa de referência a taxa EURIBOR a 1 ano. A avaliação da margem de risco pode ser feita com base numa amostra dos diferenciais de CDS para cada momento relevante. O quadro 7 apresenta resumidamente o número de observações (empresas com uma notação de risco da FLH de todos os setores económicos, excluindo as instituições financeiras e o governo) e os diferenciais de CDS correspondentes.

([49]) Paper International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards (Convergência internacional da medição dos fundos próprios e das normas sobre fundos próprios), publicado pelo Comité de Basileia de Supervisão Bancária em junho de 2006.

([50]) A taxa «swap» corresponde à Inter-Bank Offered Rate (taxa interbancária de oferta) (taxa IBOR), todavia com um prazo mais longo. Esta taxa é utilizada nos mercados financeiros como taxa de juro de referência para a fixação da taxa de juro de financiamento.

([51]) Um «swap» de risco de incumprimento (CDS) é um contrato de derivados de crédito (negociável), celebrado entre um prestador e um beneficiário de uma garantia, através do qual o risco de crédito de uma unidade de referência subjacente é transferido do beneficiário para o prestador da garantia. O beneficiário da garantia paga um prémio ao prestador da garantia até ao vencimento do contrato CDS ou (caso a seguinte condição seja preenchida primeiro) até à ocorrência de uma unidade de referência baseada num incidente de crédito estabelecido previamente em intervalos de tempo regulares. Este prémio pago pelo beneficiário da garantia em intervalos de tempo regulares (expresso em percentagem ou em pontos de base do montante sujeito a garantia, o «valor nominal») é designado diferencial de «swap» de risco de incumprimento. Os diferenciais de «swaps» de risco de incumprimento podem ser utilizados como valor de base adequado para o preço do risco de crédito.

([52]) Ver, por exemplo, Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (p. 3) ou os dados da Bloomberg relativos às comissões de subscrição na emissão de obrigações. Visando uma estimativa conservadora, será estabelecida, em seguida, uma taxa de 20 pontos de base.

Quadro 7

Síntese das observações das empresas com uma notação de risco da FLH

Data	Notação de risco	Número de observações	Quartil 1 (pontos de base)	Quartil 2 (pontos de base)	Quartil 3 (pontos de base)
13.12.2006	[…]	34	4	5	7
1.1.2008	[…]	4	10	12	22
1.1.2009	[…]	15	73	107	141
1.1.2010	[…]	16	16	19	24
1.1.2011	[…]	18	12	17	21
1.1.2012	[…]	21	15	20	39

(272) A margem de risco de taxa de juro de referência é estabelecida com base numa média ponderada dos diferenciais de CDS do 2.º quartil (ver quadro 7).

(273) O quadro 8 compara a taxa de juro efetiva cobrada pelos empréstimos de acionistas objeto de avaliação com a taxa de juro de referência.

Quadro 8

Resumo comparativo da taxa de juro efetiva aplicada à FLH e da taxa de juro de referência

Data	Taxa de juro efetiva (%)				Taxa de referência (%)			
	Taxa de juro de base	Margem de risco	Comissão	Soma	Taxa de juro de base	Margem de risco	Comissão	Soma
13.12.2006	3,90	[…]	0	[…]	3,90	[…]	[…]	[…]
1.1.2008	4,73	[…]	0	[…]	4,73	[…]	[…]	[…]
1.1.2009	3,03	[…]	0	[…]	3,03	[…]	[…]	[…]
1.1.2010	1,25	[…]	0	[…]	1,25	[…]	[…]	[…]
1.1.2011	1,50	[…]	0	[…]	1,50	[…]	[…]	[…]
1.1.2012	1,94	[…]	0	[…]	1,94	[…]	[…]	[…]

(274) De acordo com a prática de mercado, a taxa de juro de referência estabelecida com base nos diferenciais de CDS tem de ter em conta uma comissão bancária de aproximadamente […] pontos de base ([53]). A fim de se chegar a uma estimativa conservadora, no caso em apreço é acrescida uma comissão bancária de […] pontos de base.

(275) A Comissão considera que os resultados apresentados no quadro 8 fornecem uma indicação de que os empréstimos estavam, efetivamente, em consonância com as condições de mercado. A este respeito, a Comissão observa que, em todos os anos — exceto em 2009 — a taxa de juro efetiva aplicada à FLH foi superior à taxa de juro de referência. No entanto, a taxa de juro efetiva mais baixa aplicada em 2009 é compensada pelas taxas mais elevadas aplicadas entre 2010 e 2012 relativamente a maiores volumes de empréstimos de acionistas.

(276) Além disso, a Comissão observa que estes resultados foram igualmente confirmados pelos empréstimos utilizados como referência enumerados pela Alemanha nas secções 3.3.1 e 3.3.2.

6.2.3. **Conclusão**

(277) À luz das considerações enunciadas nas secções 6.2.1 e 6.2.2, a Comissão considera que os empréstimos de acionistas a favor da FLH foram concedidos em condições de mercado e, por conseguinte, não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

([53]) Ver, por exemplo, *Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies,* 2011 (p. 3) ou os dados da Bloomberg relativos às comissões de subscrição na emissão de obrigações.

6.3. NATUREZA DE AUXÍLIO DAS INJEÇÕES DE CAPITAL A FAVOR DA FLH

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

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

(279) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem financiada com recursos estatais, conferida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos ([54]). Para efeitos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, os recursos das autoridades locais são recursos estatais ([55]).

(280) O Tribunal declarou igualmente que, para ser considerada como auxílio estatal, é irrelevante que uma medida seja subvencionada diretamente pelo Estado ou por organismos públicos ou privados por ele instituídos ou designados para gerir a medida ([56]).

(281) No caso em apreço, as medidas pertinentes, nomeadamente as injeções de capital a favor da FLH, serão subvencionadas em parte diretamente através do orçamento das autoridades locais (o Land da Saxónia-Anhalt, o Freistaat da Saxónia e as cidades e os municípios pertinentes) e em parte através do financiamento concedido através do orçamento das autoridades locais, que será canalizado através da MFAG, enquanto organismo intermediário, para a FLH. Neste contexto, a Comissão observa que os fundos canalizados através da MFAG foram afetados pelas autoridades locais para serem transferidos para a FLH.

(282) Assim, durante todo o período relevante, o Estado exerceu, direta ou indiretamente, um controlo sobre os recursos objeto de apreciação. A Comissão considera por isso que as medidas pertinentes são financiadas através de recursos estatais. A decisão de concessão destes recursos estatais é igualmente imputável às autoridades públicas, uma vez que o acionista público da FLH concordou em realizar injeções de capital.

6.3.2. **Vantagem económica**

(283) Na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, uma vantagem é um benefício económico que uma empresa não teria obtido em condições normais de mercado, isto é, na ausência de intervenção do Estado ([57]). Apenas o efeito da medida sobre a empresa é relevante, não o sendo a causa nem o objetivo da intervenção estatal ([58]). Sempre que a situação financeira da empresa melhora em resultado da intervenção estatal, estamos perante uma vantagem.

(284) A Comissão recorda ainda que «os capitais postos, direta ou indiretamente, à disposição de uma empresa pelo Estado, em circunstâncias que correspondem às condições normais do mercado, não podem ser considerados auxílios de Estado» ([59]). No caso em apreço, para determinar se o financiamento público do aeroporto de Leipzig/Halle confere à FLH uma vantagem que a mesma não teria obtido em condições normais de mercado, a Comissão tem de comparar o comportamento das autoridades públicas que concederam subvenções diretas ao investimento com e injeções de capital com o de um OEM guiado por perspetivas de rentabilidade a longo prazo ([60]).

(285) As eventuais repercussões positivas na economia da região onde o aeroporto está localizado não devem ser consideradas na avaliação, uma vez que o Tribunal explicou que a questão relevante na aplicação do teste OEM é saber se «em circunstâncias semelhantes, um acionista privado teria concedido esses empréstimos, tendo em conta a facilidade de obter um benefício e independentemente da política social, regional e setorial» ([61]).

(286) No acórdão *Stardust Marine*, o Tribunal de Justiça declarou que, «[…] para averiguar se o Estado adotou ou não o comportamento de um investidor prudente numa economia de mercado, há que tomar como referência o contexto da época em que as medidas de apoio financeiro foram tomadas a fim de avaliar a racionalidade económica do comportamento do Estado e, portanto, não basear a apreciação numa situação posterior» ([62]).

([54]) Processo C-482/99, *França/Comissão* («Stardust Marine»), Coletânea 2002, p. I-4397.
([55]) Processos apensos T-267/08 e T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, Coletânea 1999, ainda não publicados, n.º 108.
([56]) Processo 78/76, *Steinike & Weinlig/Alemanha*, Coletânea 1977, p. 595, n.º 21.
([57]) Processo C-39/94, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) e outros/La Poste e outros*, Coletânea 1996, p. I-3547, n.º 60 e processo C-342/96, *Reino de Espanha/Comissão das Comunidades Europeias*, Coletânea 1999, p. I-2459, n.º 41.
([58]) Processo 173/73, *República Italiana/Comissão das Comunidades Europeias*, Coletânea 1974, p. 709, n.º 13.
([59]) Processo C-482/99, *França/Comissão* («Stardust Marine»), Coletânea 2002, p. I-4397, n.º 69.
([60]) Processo C-305/89, *Itália/Comissão* («Alfa Romeo»), Coletânea 1991, p. I-1603, n.º 23; Processo T-296/97, *Alitalia/Comissão*, Coletânea 2000, p. II-03871, n.º 84.
([61]) Processo 40/85, *Bélgica/Comissão*, Coletânea 1986, p. I-2321.
([62]) Acórdão «Stardust Marine», n.º 71.

(287) Além disso, no processo relativo à EDF o Tribunal declarou que «[…] para demonstrar que o Estado-Membro tomou essa decisão enquanto acionista, antes de se conferir ou ao mesmo tempo que se conferiu a vantagem, não basta recorrer a avaliações económicas feitas após a vantagem ter sido concedida, a conclusões retrospetivas de que o investimento efetuado pelo Estado-Membro em questão foi, de facto, vantajoso ou a justificações subsequentes da linha de ação selecionada» ([63]).

(288) Para poder aplicar o teste OEM, a Comissão tem de se colocar no contexto do momento em que foi tomada cada decisão de conceder fundos públicos à FLH. A Comissão deve também basear a sua avaliação nas informações e pressupostos a que as autoridades locais em questão tinham acesso no momento em que foi tomada a decisão relativa às injeções de capital em causa.

(289) A Alemanha salientou igualmente que a infraestrutura é necessária para criar postos de trabalho (5 106 postos de trabalho dependem diretamente do aeroporto). No entanto, a Comissão observa que as considerações sociais e regionais não podem ser tidas em conta aquando da realização do teste OEM.

(290) Neste caso específico em relação a investimentos relacionados com infraestruturas e investimentos conexos, a Alemanha parece questionar a aplicabilidade do teste OEM.

(291) A Alemanha argumentou que o teste OEM não pode ser aplicado às infraestruturas de transportes por não haver quaisquer investidores privados comparáveis. De acordo com a Alemanha, os investidores privados não têm nenhum interesse em aeroportos, sobretudo quando são necessários grandes investimentos. Neste contexto, a Alemanha sustentou que tal significaria que os investimentos que os operadores privados não assumiriam estariam automaticamente fora do âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais.

(292) A Comissão não pode concordar com este ponto de vista da Alemanha. O teste OEM não pode ser excluído pelo simples facto de o setor privado não participar no financiamento das infraestruturas aeroportuárias. Uma situação económica difícil não dispensa o investidor público de ter um comportamento tão prudente como um investidor privado em situação análoga. Neste contexto, a Comissão observa que a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia esclareceu que o investimento em atividades económicas que não seria realizado por investidores privados numa economia de mercado contém elementos de auxílio estatal ([64]).

(293) A Alemanha não é da opinião que os acionistas da FLH agiram como um OEM ao decidirem aumentar o capital próprio do aeroporto e converter os empréstimos de acionistas em capitais próprios. A Comissão observa que a Alemanha declarou que os aumentos de capital foram realizados sem um plano de negócios subjacente e sem perspetivas de rendibilidade a longo prazo.

(294) Não obstante as incertezas inerentes e significativas relacionadas com o projeto, tais como a natureza de longo prazo do projeto de investimento (cerca de 50 anos), não existia nenhum plano de negócios *ex ante* nem uma análise de sensibilidade dos pressupostos de rendibilidade subjacentes. Tal não está em consonância com o tipo de análise que um investidor prudente teria realizado para um projeto de tal magnitude.

(295) Nesta base, a Comissão considera que as injeções de capital realizadas pelos acionistas públicos e pela MFAG a favor da FLH concederam à última uma vantagem económica (na medida em que as subvenções ao investimento não estavam estritamente relacionadas com atividades correspondentes a missões de serviço público como se concluiu na secção 6.1.2).

6.3.3. **Seletividade**

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

(297) No caso em apreço, as injeções de capital só beneficiam a FLH. Assim, a medida é seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

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

(298) Sempre que um auxílio financeiro concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa em relação a outras empresas concorrentes no mercado interno, deve considerar-se que o mercado foi afetado por tal auxílio ([65]). A vantagem económica que será conferida pelas injeções de capital ao operador aeroportuário reforça a posição económica do mesmo, uma vez que este terá a possibilidade de iniciar as suas atividades sem ter de suportar os custos de investimento que lhes são inerentes.

([63]) Processo C-124/10P, *Comissão Europeia/Électricité de France (EDF)*, Coletânea 2012, ainda não publicado, n.º 85.
([64]) Acórdão «Leipzig/Halle», n.º 115.
([65]) Processo T-214/95, *Het Vlaamse Gewest/Comissão*, Coletânea 1998, p. II-717.

(299) Tal como expresso na secção 6.1.1, a exploração de um aeroporto constitui uma atividade económica. Existe concorrência, por um lado, entre os aeroportos para atrair as companhias aéreas e o respetivo tráfego aéreo (passageiros e mercadorias) e, por outro, entre os gestores aeroportuários, que podem competir entre si pela gestão de um determinado aeroporto. Além disso, a Comissão sublinha que, nomeadamente no que se refere aos transitários, às companhias aéreas especializadas no transporte de mercadorias e aos operadores de voos chárter, os aeroportos localizados nas mesmas zonas de captação e em diferentes Estados-Membros podem igualmente competir entre si para atrair essas companhias aéreas.

(300) Os tribunais gerais confirmaram que o aeroporto de Leipzig/Halle está em concorrência com os aeroportos localizados noutros Estados-Membros, em particular com os aeroportos de Bruxelas (Bélgica) e de Vatry (França), nomeadamente no que se refere aos voos de carga ([66]). Além disso, o aeroporto de Leipzig/Halle serve atualmente aproximadamente 890 000 toneladas de carga aérea e é o segundo maior aeroporto de transporte de mercadorias na Alemanha.

(301) A Alemanha sustentou que a concorrência do aeroporto de Leipzig/Halle com outros aeroportos de carga alemães era limitada, uma vez que os principais «hubs» de carga aérea alemães (Frankfurt am Main, Munique e Colónia/Bona), que estavam em concorrência com o aeroporto de Leipzig/Halle, tinham problemas de congestão ou restrições aos voos noturnos.

(302) De acordo com a Alemanha, também não havia uma sobreposição concorrencial com os outros aeroportos de carga europeus, principalmente com os de Bruxelas e Vatry. No que diz respeito ao aeroporto de Vatry, a Alemanha salientou que se tratava de um aeroporto de dimensão muito reduzida e que, em 2010, o volume de carga aérea transportada pelo aeroporto de Leipzig/Halle tinha sido 80 vezes superior ao volume de carga aérea transportada pelo aeroporto de Vatry. No que diz respeito ao aeroporto de Bruxelas, a Alemanha argumentou que, enquanto o aeroporto de Leipzig/Halle tinha registado, nos últimos anos, um aumento no volume de carga transportada, o aeroporto de Bruxelas registou uma diminuição durante o mesmo período. Além disso, segundo a Alemanha, o aeroporto de Bruxelas estava sujeito a uma restrição significativa no que se refere aos voos noturnos e, por conseguinte, a concorrência era limitada.

(303) A partir da análise das observações de terceiros, a Comissão observa que o aeroporto de Leipzig/Halle é utilizado por diferentes transportadoras aéreas de carga internacionais, como a Wirtschaftsallianz para o projeto SALIS, a Jade Cargo, a Volga-Dnepr Group, a Baring, etc. Além disso, o aeroporto de Leipzig/Halle é o «hub» europeu da DHL. As medidas notificadas em matéria de infraestrutura implicam uma nova expansão das infraestruturas do aeroporto para que o mesmo possa ser utilizado por aeronaves de maior dimensão sem quaisquer restrições em relação ao peso máximo à descolagem. A este respeito, a Comissão observa ainda que o aeroporto dispõe de duas pistas de aterragem e descolagem (pista sul e pista norte, com uma extensão de 3 600 metros).

(304) Com base no que precede, a Comissão considera que a eventual vantagem económica que a FLH pode receber a partir das injeções de capital para financiar os diferentes projetos de desenvolvimento e extensão de infraestruturas no aeroporto de Leipzig/Halle reforça a sua posição em relação aos seus concorrentes no mercado da União de prestadores de serviços aeroportuários, em especial no que diz respeito ao transporte aéreo de mercadorias.

(305) Por conseguinte, a Comissão considera que o financiamento público objeto de apreciação não só falseia ou ameaça falsear a concorrência como também afeta as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

6.3.5. **Conclusão**

(306) À luz das considerações enunciadas nos considerandos 278 a 305, a Comissão considera que o financiamento público concedido à FLH sob a forma de injeções de capital constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

6.4. LEGALIDADE DO AUXÍLIO

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

(308) Uma vez que as injeções de capital estão sujeitas a uma decisão da Comissão e ainda não foram colocadas à disposição da FLH, a Comissão considera que a Alemanha respeitou a proibição prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE ([67]).

6.5. COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO

6.5.1. **Quadro jurídico aplicável**

(309) Uma vez que as injeções de capital na FLH constituem um auxílio estatal, a Comissão deve examinar se este auxílio identificado no considerando 306 pode ser considerado compatível com o mercado interno.

([66]) *Aeroporto de Leipzig/Halle*, n.º 93, e Decisão 2008/948/CE, considerando 8.
([67]) Processo T-109/01, *Fleuren Compost/Comissão*, Coletânea 2004, p. II-127.

(310) O artigo 107.º, n.º 3, do TFUE prevê uma série de exceções à regra geral estabelecida no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE segundo a qual o auxílio estatal não é compatível com o mercado interno. O auxílio em questão só pode ser avaliado com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, que estabelece que: «os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum», podem ser considerados compatíveis com o mercado interno.

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

(312) De acordo com as Orientações relativas à aviação de 2014, a Comissão aplicará os princípios fixados nas referidas orientações a todas as medidas de auxílio ao investimento notificadas relativamente às quais é convidada a tomar uma decisão a partir de 4 de abril de 2014, mesmo se os projetos tiverem sido notificados antes dessa data ([68]).

(313) A Comissão já tinha concluído, no considerando 308, que as injeções de capital anuais e diretas não constituem um auxílio estatal concedido ilegalmente antes de 4 de abril de 2014.

(314) No entanto, no caso em apreço, a Comissão observa que o aeroporto de Leipzig/Halle, com mais de 800 000 toneladas, é um aeroporto especializado no transporte aéreo de mercadorias. A Comissão observa ainda que as medidas em causa referem-se à estratégia de expansão do aeroporto para entrar no mercado do transporte de mercadorias.

(315) De acordo com o ponto 29 das Orientações relativas à aviação de 2014, a Comissão ainda não dispõe de experiência suficiente no que se refere à apreciação da compatibilidade dos auxílios a aeroportos especializados no transporte de mercadorias para sintetizar a sua prática sob a forma de critérios de compatibilidade específicos. Assim, relativamente a estas categorias de empresas, a Comissão aplicará os princípios comuns de compatibilidade, tal como estabelecidos na secção 5 das Orientações relativas à aviação de 2014 mediante uma avaliação caso a caso.

6.5.2. **Avaliação da compatibilidade**

(316) Para apreciar se uma medida de auxílio estatal pode ser considerada compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, a Comissão analisa, regra geral, se a conceção da medida de auxílio garante que o impacto positivo para alcançar um determinado objetivo de interesse comum ultrapassa os seus efeitos potencialmente negativos sobre as trocas comerciais e a concorrência.

(317) Na Comunicação sobre a modernização dos auxílios estatais ([69]) (MAE) defendia-se a identificação e a definição de princípios comuns aplicáveis à apreciação da compatibilidade de todas as medidas de auxílio realizada pela Comissão. Uma medida de auxílio será considerada compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, do TFUE, desde que sejam cumpridas cumulativamente as seguintes condições:

a) contribuição para um objetivo de interesse comum bem definido;

b) necessidade de intervenção do Estado;

c) adequação da medida de auxílio;

d) efeito de incentivo;

e) proporcionalidade do auxílio (limitação do auxílio ao mínimo necessário);

f) prevenção de efeitos negativos indesejados na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros;

g) transparência do auxílio: os Estados-Membros, a Comissão, os operadores económicos e o público devem ter facilmente acesso a todos os atos relevantes e informações pertinentes relativamente aos auxílios concedidos neste âmbito, tal como exposto na secção 8.2 das Orientações relativas à aviação de 2014.

6.5.2.1. Contribuição para um objetivo de interesse comum bem definido

(318) Uma medida de auxílio estatal deve ter um objetivo de interesse comum, de acordo com o artigo 107.º, n.º 3, do TFUE. Considerar-se-á que o auxílio ao investimento para aeroportos contribui para a realização de um objetivo de interesse comum, se (i) aumentar a mobilidade e a conectividade das regiões estabelecendo pontos de acesso para voos intra-União Europeia; ou (ii) combater o congestionamento do tráfego aéreo nos principais aeroportos da União Europeia que funcionam como plataformas de correspondência; ou (iii) facilitar o desenvolvimento regional.

([68]) Ponto 173 das Orientações relativas à aviação de 2014.

([69]) Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: «Modernização da política da UE no domínio dos auxílios estatais» (MAE), COM(2012) 209 final.

(319) As injeções de capital objeto da presente decisão destinam-se a financiar medidas em matéria de infraestrutura no aeroporto de Leipzig/Halle, um aeroporto especializado no transporte aéreo de mercadorias. Tal como sustentado pela Alemanha, o setor do transporte aéreo, em especial os serviços expresso, regista um importante crescimento. A Alemanha afirmou ainda que, nos três grandes «hubs» de frete aéreo de Frankfurt/Main, Munique e Colónia/Bona, há restrições aos voos noturnos. A este respeito, a Alemanha afirmou que, de acordo com o acórdão proferido pelo tribunal administrativo federal alemão em 4 de abril de 2012, o aeroporto de Frankfurt/Main está proibido de realizar quaisquer operações de voo noturno. Por conseguinte, a Alemanha declarou que a FLH ajuda a enfrentar uma penúria de capacidades de frete aéreo na Alemanha.

(320) A Alemanha afirmou ainda que o projeto previsto se insere na estratégia que integra o plano geral da rede transeuropeia de transportes de 2004 (previsto até 2020) para o desenvolvimento do aeroporto que ali é definido como *componente da rede comunitária*. O aeroporto de Leipzig/Halle está situado no centro da Alemanha (perto das cinco principais linhas da rede transeuropeia de transportes e dos corredores transeuropeus), encontrando-se na junção de duas autoestradas que ligam a Europa de Norte a Sul (A 9) e de Leste a Oeste (A 14). Dispõe ainda de ligações à rede ferroviária e rodoviária.

(321) Além disso, segundo a Alemanha, situado no centro da Europa, o aeroporto dispõe, mercê do acesso a uma rede ferroviária e rodoviária, de importantes potencialidades de crescimento num mercado de cerca de 7 milhões de pessoas num raio de 100 km. Conforme explicado no considerando 319, o setor do frete aéreo regista taxas de crescimento significativas (nos transportes internacionais de passageiros, o crescimento médio entre 2007 e 2011 foi de cerca de 5,0 % e no frete aéreo foi de 4,3 %) ([70]). As capacidades atuais dos aeroportos são, contudo, limitadas por restrições dos voos noturnos (ver considerando 319).

(322) Tal como mencionado no considerando 319, espera-se que o aeroporto registe um aumento progressivo mas significativo no transporte aéreo de mercadorias. No que diz respeito aos volumes de carga, a Alemanha declarou que, em comparação com outros aeroportos, o aeroporto de Leipzig/Halle regista taxas de crescimento constante (em 2007 foram processadas 101 364 toneladas de mercadorias, número este que aumentou para 442 453 toneladas em 2008, 524 084 toneladas em 2009 e 663 059 toneladas em 2010). A fim de complementar a sua declaração, a Alemanha salientou que o volume de carga aérea registou um aumento de 18,5 % em 2009 e de 26,5 % em 2010. De acordo com a Alemanha, previa-se um novo aumento do volume de carga. Neste contexto, a Alemanha esclareceu que se esperava que o aeroporto de Leipzig/Halle manuseasse aproximadamente 820 000 toneladas de carga aérea até 2020 ([71]). No entanto, a Alemanha sustentou que esta previsão seria concretizada até 2015 ([72]). As previsões apontam também para um aumento do frete, sobretudo se forem consideradas mais restrições aos voos noturnos noutros aeroportos alemães (isto é, no de Frankfurt/Main e noutros).

(323) A Comissão observa que a realização do projeto terá um efeito positivo em toda a região e influenciará de forma positiva a sua evolução económica e social. A Alemanha sustentou que, atualmente, 133 empresas estavam presentes no aeroporto, empregando um total de 5 106 pessoas em 2010 (um aumento de 14,4 % em comparação com 2009). A Alemanha afirmou igualmente que o projeto de investimento irá, em especial, melhorar a acessibilidade da região e torná-la mais atrativa para os investidores e os visitantes. A Comissão observa que esta afirmação foi igualmente apoiada pelas observações de terceiros (ver secção 4). Além disso, tal deve ter um impacto positivo no emprego, tendo em conta que o desemprego é significativamente mais elevado na região de Leipzig/Halle (o desemprego na região da Saxónia eleva-se a 10,3 %, na Saxónia-Anhalt a 11,2 %) do que a média nacional (6,9 %).

(324) Constata-se, por último, que a construção e a exploração da infraestrutura correspondem a um objetivo de interesse comum bem definido e que o desenvolvimento de um aeroporto com um elevado volume de frete, atendendo aos aspetos regionais, está em sintonia com a política da União neste domínio, pelo que, neste caso, se pode considerar que está cumprido o critério da compatibilidade.

6.5.2.2. Necessidade de intervenção do Estado

(325) Uma medida de auxílio estatal deve visar uma situação em que os auxílios são suscetíveis de se traduzirem numa melhoria significativa que o mercado, por si só, não poderá criar, por exemplo, solucionar uma deficiência do mercado ou eliminar um problema de equidade ou coesão.

([70]) Previsões da IATA para os transportes de passageiros e de mercadorias para 2007-2011, outubro de 2007.
([71]) Com base em estimativas anteriores a 2011.
([72]) Com base nas estimativas de 2011.

(326) A Alemanha sustentou que o aeroporto de Leipzig/Halle sofre de um atraso a nível de investimento histórico. A Alemanha era da opinião que o financiamento se limita ao mínimo necessário e legalmente previsto, tanto em termos do montante como da intensidade do auxílio. Além disso, segundo a Alemanha, as medidas dizem respeito a investimentos a longo prazo em infraestruturas que satisfazem as necessidades do aeroporto tendo em vista o aumento futuro do transporte de mercadorias e de passageiros. A Alemanha alegou que as medidas não são desproporcionadas na sua dimensão nem acarretam custos desproporcionados. A Alemanha declarou que os custos foram reduzidos para um nível mínimo na sequência de um planeamento antecipado aprofundado e tendo em conta estimativas dos custos. Na opinião da Alemanha, uma redução adicional do financiamento estatal não é possível, uma vez que uma infraestrutura desta magnitude não pode ser financiada através de recursos próprios dos operadores aeroportuários.

(327) A Alemanha argumentou que as receitas provenientes dos serviços não cobrem os custos de construção da infraestrutura, tendo fundamentado este argumento com base numa avaliação contrafactual e num défice de financiamento.

(328) A Comissão conclui que o auxílio irá trazer uma melhoria substancial ao projeto de investimento que o próprio mercado não proporciona e que existe uma necessidade de intervenção do Estado.

6.5.2.3. Adequação da medida de auxílio

(329) A medida de auxílio deve ser um instrumento político adequado para atingir o objetivo de interesse comum.

(330) Tal como explicado na secção 6.5.2.2, a Alemanha demonstrou que o financiamento do projeto através de injeções de capital é um instrumento adequado para melhorar o estado das infraestruturas no aeroporto de Leipzig/Halle. Nenhuma outra forma que provoque menos distorções de auxílio assegura o financiamento dos trabalhos de construção das infraestruturas necessárias.

(331) A Comissão conclui que a medida de auxílio em causa é um instrumento político adequado.

6.5.2.4. Efeito de incentivo

(332) O auxílio deve alterar o comportamento das empresas em causa, de modo a que se lancem em atividades adicionais que não teriam realizado na ausência do auxílio ou que só teriam realizado de uma forma limitada ou diferente, ou noutro local.

(333) Em primeiro lugar, os trabalhos no âmbito de um investimento individual só podem ser iniciados após a apresentação do pedido à autoridade que concede o auxílio. Se os trabalhos começarem antes da apresentação de um pedido à autoridade que concede o auxílio, nenhum auxílio concedido no que respeita a esse investimento individual será considerado compatível com o mercado interno.

(334) A Alemanha sustentou que os trabalhos de construção não foram iniciados antes da apresentação do pedido de auxílio à autoridade responsável pela sua concessão. Assim, a Comissão pode concluir que este critério foi cumprido.

(335) Em segundo lugar, um projeto de investimento num aeroporto pode ser economicamente atrativo por si só. Por conseguinte, impõe-se verificar se o investimento não teria sido realizado ou não teria sido realizado na mesma medida na ausência de qualquer auxílio estatal. Se tal for o caso, a Comissão considerará que a medida de auxílio tem um efeito de incentivo.

(336) O efeito de incentivo é identificado com base numa análise contrafactual, comparando os níveis da atividade prevista, com e sem a concessão de auxílios estatais.

(337) Se não for conhecido nenhum cenário contrafactual específico, pode pressupor-se o efeito de incentivo quando houver um défice de financiamento dos custos de capital, ou seja, quando, com base num plano de negócios *ex ante*, puder ser demonstrado que existe uma diferença entre os fluxos de caixa positivos e negativos (incluindo os custos de investimento em ativos de capital fixo) durante o período de vida do investimento em termos de valor atual líquido ([73]).

(338) No caso em apreço, a Alemanha apresentou um cálculo do défice financiamento que identifica um défice de financiamento de, pelo menos, 142,1 milhões de EUR (ver quadro 5 e quadro 6). Além disso, uma avaliação do cenário contrafactual indica que, se os investimentos em infraestruturas fossem financiados, na íntegra, por meio de empréstimos, o aeroporto não seria capaz de fornecer o financiamento necessário.

(339) Assim, a Comissão pode concluir que o auxílio ao investimento tem um efeito de incentivo.

([73]) Tal não impede de prever que vantagens futuras possam compensar as perdas iniciais.

6.5.2.5. Proporcionalidade do auxílio (limitação do auxílio ao mínimo necessário)

(340) O montante de auxílio deve limitar-se ao mínimo necessário para induzir investimentos ou atividades suplementares na região em causa.

(341) Para serem proporcionados, os auxílios ao investimento para aeroportos devem ser limitados aos custos suplementares (líquidos de receitas suplementares) gerados pelo projeto/atividade que beneficia do auxílio e não pelo projeto/atividade alternativo que o beneficiário teria empreendido no cenário contrafactual, ou seja, se não tivesse recebido o auxílio. Se não for conhecido um cenário contrafactual específico, para ser proporcionado, o montante do auxílio não deve exceder o défice de financiamento do projeto de investimento (o chamado «défice de financiamento dos custos de capital»), que é determinado com base num plano de negócios *ex ante* como o valor atual líquido (VAL) da diferença entre os fluxos de caixa positivos e negativos (incluindo os custos de investimento) durante o período de vida do investimento. Para o auxílio ao investimento, o plano de negócios deve cobrir o período da utilização económica do ativo.

(342) Em todo o caso, a intensidade de auxílio não deve exceder o défice de financiamento efetivo do projeto de investimento.

(343) Tal como referido nas secções 6.5.2.2 e 6.5.2.3, a Alemanha apresentou um cálculo complementar do défice de financiamento para o projeto notificado no valor de 142,1 milhões de EUR que justifica uma intensidade de auxílio de 75 % (ver quadro 6), desde que as injeções de capital sejam realizadas em simultâneo com os investimentos efetuados. No entanto, uma vez que as injeções de capital só serão realizadas após a aprovação da Comissão em 2014, o défice de financiamento identificado pela Alemanha eleva-se a 166,9 milhões de EUR, o que justifica uma intensidade de auxílio de 88,1 % (ver quadro 5).

(344) Na ausência de um limiar para intensidades máximas de auxílio admissíveis nos aeroportos de carga, a intensidade de auxílio é limitada ao défice de financiamento do projeto de investimento. Assim, a Comissão pode concluir que o montante do auxílio é proporcionado e limitado ao mínimo necessário.

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

(345) Os efeitos negativos do auxílio devem ser suficientemente limitados para que o equilíbrio global da medida seja positivo.

(346) A fim de limitar mais ainda quaisquer distorções, o aeroporto, incluindo qualquer investimento beneficiário do auxílio, deve estar aberto a todos os utilizadores potenciais e não pode destinar-se a um utilizador específico. Em caso de limitação física das capacidades, a repartição deve ser feita com base em critérios pertinentes, objetivos, transparentes e não discriminatórios.

(347) A Alemanha sustentou que o equilíbrio global dos efeitos das medidas na concorrência e nas trocas comerciais entre os Estados-Membros é positivo. A este respeito, a Alemanha confirmou, em primeiro lugar, que todos os potenciais utilizadores (companhias aéreas e transportadoras aéreas de carga) terão acesso às novas infraestruturas numa base equitativa e não discriminatória.

(348) Em segundo lugar, a Alemanha sustentou que as medidas de infraestrutura em causa são de natureza não expansionista. No que diz respeito a qualquer efeito potencial nos concorrentes do aeroporto de Leipzig/Halle, a Alemanha declarou que os aeroportos na proximidade do aeroporto de Leipzig/Halle não eram especializados no transporte aéreo de carga. Além disso, no que diz respeito aos aeroportos de Altenburg Nobitz, Berlim-Brandeburgo, Dresden, Erfurt, Hof, Magdeburg, Magdeburg-Cochstedt e Praga, a Alemanha declarou que, para alguns destes aeroportos, as distâncias geográficas eram excessivas, os aeroportos estavam localizados em diferentes regiões económicas, as zonas de captação eram bastante diferentes ou a dimensão dos aeroportos era muito reduzida.

(349) No que respeita aos outros aeroportos alemães de carga, a Alemanha declarou que a concorrência do aeroporto de Leipzig/Halle era limitada, uma vez que os principais «hubs» de carga aérea alemães (Frankfurt am Main, Munique e Colónia/Bona), que estavam em concorrência com Leipzig/Halle, tinham problemas de congestão ou restrições aos voos noturnos.

(350) De acordo com a Alemanha, também não havia uma sobreposição concorrencial com os outros aeroportos de carga europeus, principalmente com os de Bruxelas e Vatry. No que diz respeito ao aeroporto de Vatry, a Alemanha salientou que se tratava de um aeroporto de dimensão muito reduzida e que, em 2010, o volume de carga aérea transportada pelo aeroporto de Leipzig/Halle tinha sido 80 vezes superior ao volume de carga aérea transportada pelo aeroporto de Vatry. No que diz respeito ao aeroporto de Bruxelas, a Alemanha argumentou que, enquanto o aeroporto de Leipzig/Halle tinha registado, nos últimos anos, um aumento no volume de carga transportada, o aeroporto de Bruxelas registou uma diminuição durante o mesmo período. Além disso, segundo a Alemanha, o aeroporto de Bruxelas estava sujeito a uma restrição significativa no que se refere aos voos noturnos e, por conseguinte, a concorrência era limitada.

(351) Assim, a Comissão pode concluir que os efeitos negativos do auxílio são suficientemente limitados. Consequentemente, a Comissão pode concluir que o critério de compatibilidade foi cumprido.

6.5.2.7. Transparência do auxílio

(352) A Alemanha foi lembrada das obrigações de transparência no que diz respeito à publicação de pormenores relativos ao auxílio concedido, tal como exposto na secção 8.2 das Orientações relativas à aviação de 2014.

6.5.3. **Conclusão**

(353) Por conseguinte, a Comissão considera que foram satisfeitas todas as condições comuns de compatibilidade nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE no presente caso.

(354) Tendo em conta a avaliação efetuada, a Comissão conclui que a medida é compatível com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, na medida em que é limitada ao financiamento do défice de financiamento do projeto de investimento.

7. **CONCLUSÃO**

(355) Tendo em conta a conclusão da secção 6.1.1, a FLH é uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. De acordo com a avaliação prevista na secção 6.1.2, a Comissão considera que o financiamento das medidas M5 novo edifício de quartel de bombeiros, M9 equipamento de combate a incêndios e M8 heliporto pode ser considerado como correspondente a uma missão de serviço público. De acordo com a avaliação prevista na secção 6.1.2, o financiamento de todas as outras medidas está sujeito a apreciação ao abrigo das regras da União em matéria de auxílios estatais.

(356) De acordo com as considerações enunciadas na secção 6.2.1, a Comissão considera que os empréstimos de acionistas a favor da FLH foram concedidos em condições de mercado e, por conseguinte, não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(357) À luz das considerações enunciadas na secção 6.3, a Comissão considera que o financiamento público concedido à FLH sob a forma de injeções de capital constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Uma vez que as injeções de capital estão sujeitas a uma decisão da Comissão e não foram colocadas à disposição da FLH, a Comissão considera que a Alemanha respeitou a proibição prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

(358) De acordo com a avaliação prevista na secção 6.5, a Comissão considera que foram satisfeitas todas as condições comuns de compatibilidade nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE no presente caso. Por conseguinte, a Comissão conclui que tais medidas são compatíveis com o mercado interno com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, na medida em que se limitam ao financiamento do défice de financiamento do projeto de investimento.

(359) Por último, a Comissão observa que, em 17 de junho de 2014, a Alemanha informou a Comissão de que aceita, a título excecional, que a presente decisão seja adotada em língua inglesa.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os empréstimos de acionistas concedidos à Flughafen Leipzig/Halle GmbH não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2.º

1. Na medida em que as injeções de capital na Flughafen Leipzig/Halle GmbH cobrem os custos correspondentes a missões de serviço público relativamente às quais o operador aeroportuário tem direito ao reembolso nos termos do artigo 8.º (3) da LuftSiG e os custos do heliporto, as mesmas não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

2. Na medida em que as injeções de capital na Flughafen Leipzig/Halle GmbH se limitam ao défice de financiamento do projeto de investimento e não cobrem os custos relativos a missões de serviço público estabelecidos no n.º 1, as mesmas constituem auxílios estatais que são compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

3. Na medida em que os montantes das injeções de capital são superiores aos montantes declarados compatíveis com o mercado interno nos n.os 1 e 2, os mesmos constituem auxílios estatais que são incompatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 3.º

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

Feito em Bruxelas, em 23 de julho de 2014.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente