DECIZIA (UE) 2024/3021 A COMISIEI

din 9 septembrie 2024

privind măsurile SA.43260 (2018/C) puse în aplicare de Germania în favoarea Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH și a Ryanair DAC

[notificată cu numărul C(2024) 6468]

(Numai textul în limba germană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

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

Având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

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

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa" sau „reclamantul") a transmis o plângere Comisiei la 3 noiembrie 2015, susținând că Germania a pus în aplicare anumite măsuri care ar constitui ajutor de stat prin intermediul autorităților regionale ale landului german Renania-Palatinat în beneficiul Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (denumită în continuare „FFHG"), operatorul aeroportului Frankfurt-Hahn, și al Ryanair DAC („Ryanair") în ceea ce privește operațiunile sale de pe aeroportul Frankfurt-Hahn.

(2) Prin scrisoarea din 26 octombrie 2018, Comisia a informat Germania cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE") în ceea ce privește anumite măsuri ([2]) („decizia de inițiere a procedurii"). Germania a prezentat observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii prin comunicarea din 5 februarie 2019.

(3) Prin publicarea deciziei de inițiere în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 13 septembrie 2019, Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile privind măsura în cauză.

(4) Comisia a primit observații de la părțile interesate, și anume de la Lufthansa la 3 iulie 2019, de la Ryanair la 25 octombrie 2019 și de la FFHG la 31 octombrie 2019.

(5) Prin scrisorile din 15 noiembrie 2021, 15 decembrie 2021 și 28 martie 2024, Germania a furnizat Comisiei informații suplimentare. Între 2019 și 2023, Lufthansa a furnizat alte informații scrise suplimentare.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURILOR

2.1. Beneficiarii măsurilor

(6) Beneficiarii măsurilor sunt FFHG și Ryanair.

([1]) JO C 310, 13.9.2019, p. 5.
([2]) Decizia Comisiei din 26 octombrie 2018 în cazul SA.43260 (2015/FC) – Germania – Presupus ajutor acordat aeroportului Frankfurt-Hahn și companiei Ryanair (JO C 310, 13.9.2019, p. 5).

2.1.1. *FFHG*

(7) Astfel cum se arată în decizia de inițiere a procedurii (considerentele 13 și 14), aeroportul Frankfurt-Hahn este situat în landul german Renania-Palatinat, la aproximativ 120 km vest de orașul Frankfurt/Main. Acesta a fost o bază aeriană militară americană până în 1992, ulterior fiind transformat într-un aeroport civil atât pentru transportul de persoane, cât și pentru transportul de mărfuri. Aeroportul Frankfurt-Hahn deține o licență de operare care îi permite să opereze 24 de ore pe zi, șapte zile pe săptămână.

(8) Aeroportul Frankfurt-Hahn este exploatat de FFHG. FFHG a fost înființată în 2001. Inițial, Flughafen Frankfurt/Main GmbH („Fraport") deținea majoritatea acțiunilor FFHG, landul Renania-Palatinat fiind acționar minoritar. În ianuarie 2005, landul Hessa a devenit, de asemenea, acționar minoritar.

(9) În perioada ianuarie 2005-31 decembrie 2008, acționarii FFHG au fost, așadar, Fraport (participație de 65 %), landul Renania-Palatinat (participație de 17,5 %) și landul Hessen (participație de 17,5 %).

(10) Începând cu 1 ianuarie 2009, landul Renania-Palatinat a preluat FFHG prin achiziționarea participației de control de 65 % de la Fraport. În urma acestei achiziții, cei doi acționari rămași ai FFHG erau landul Renania-Palatinat (participație de 82,5 %) și landul Hessa (participație de 17,5 %).

(11) La 1 martie 2017, landul Renania-Palatinat a semnat un contract de cumpărare de acțiuni, încheiat la 9 august 2017, prin care a vândut participația de 82,5 % pe care o deținea în FFHG către HNA Airport Group GmbH, o societate care făcea parte din grupul chinez HNA, care își desfășura activitatea la nivel mondial („grupul HNA"). Restul de 17,5 % din capitalul FFHG este deținut în continuare de landul Hessa.

(12) În octombrie 2021, FFHG a introdus o acțiune în insolvență.

(13) Astfel cum s-a explicat în decizia de inițiere a procedurii (considerentele 15-17), traficul de pasageri de pe aeroportul Frankfurt-Hahn este alcătuit în principal din zboruri low-cost. În ceea ce privește transportul de persoane, principala companie aeriană care operează de pe aeroportul Frankfurt-Hahn este Ryanair.

(14) Între 1998 și 2007, numărul de pasageri pe aeroportul Frankfurt-Hahn a crescut de la aproximativ 39 000 la aproximativ 4 milioane de pasageri pe an. Între 2007 și 2019, traficul de pasageri a scăzut treptat până la aproximativ 1,5 milioane de pasageri pe an.

(15) Pe lângă zborurile de pasageri, se operează și zboruri de marfă spre și dinspre aeroportul Frankfurt-Hahn. În 2019, prin aeroportul Frankfurt-Hahn au fost transportate aproximativ 171 000 de tone de mărfuri. În anul de vârf 2011 au fost transportate aproximativ 286 000 de tone.

2.1.2. *Ryanair*

(16) Ryanair este o companie aeriană irlandeză low-cost înființată în 1984. În 2019, Ryanair a transportat aproximativ 142 de milioane de pasageri și a deservit peste 200 de aeroporturi.

2.2. **Măsurile contestate**

2.2.1. *Măsurile referitoare la FFHG*

2.2.1.1. Garanția acordată de landul Renania-Palatinat în favoarea FFHG

(17) Potrivit Germaniei, Haitec AG („Haitec") ([3]), o societate de mentenanță a aeronavelor înființată în 2008, a decis în 2013 să se stabilească pe aeroportul Frankfurt-Hahn pentru a furniza servicii de mentenanță a aeronavelor în mod permanent și, în special, să își extindă oferta pe aeroport la mentenanță a aeronavelor mai mari. În acest sens, Haitec a cumpărat de la FFHG, la 20 decembrie 2013, un teren pentru suma de aproximativ 7,7 milioane EUR cu scopul de a construi un hangar de mentenanță mai mare pe terenul respectiv. Construcția hangarului a fost finalizată în toamna anului 2016, Haitec investind aproximativ 40 de milioane EUR, o sumă semnificativ mai mare decât se prevăzuse inițial.

([3]) În prezent HAITEC Aircraft Maintenance GmbH.

(18) În ultima etapă a negocierilor privind contractul de vânzare de terenuri dintre FFHG și Haitec, Haitec a solicitat includerea în contract a unui drept de retragere, care trebuia să fie acoperit de o garanție din partea landului Renania-Palatinat.

(19) În conformitate cu acest drept de retragere, Haitec ar putea să se retragă din contractul de vânzare într-o perioadă de aproximativ 15 ani (până la 31 decembrie 2028) în cazul apariției uneia dintre următoarele trei circumstanțe:

(a) FFHG sau succesorii săi legali și-ar pierde licența de exploatare a aeroportului Frankfurt-Hahn;

(b) exploatarea aeroportului Frankfurt-Hahn ar înceta în totalitate;

(c) FFHG ar deveni insolvabilă, iar exploatarea aeroportului nu ar fi continuată de un alt operator.

(20) În cazul în care Haitec își exercită dreptul de retragere, Haitec trebuie să returneze terenul către FFHG și are dreptul de a primi 80 % din prețul de achiziție, adică 6,2 milioane EUR. Întrucât, în oricare dintre cele trei circumstanțe care permit retragerea enumerate în considerentul 19, este foarte probabil ca FFHG să nu fie în măsură să ramburseze Haitec suma de 6,2 milioane EUR, Haitec a solicitat o garanție pentru plata creanței sale. Prin urmare, la 20 februarie 2014, Haitec a primit o garanție (*Bürgschaftserklärung*) din partea landului Renania-Palatinat, în care landul se angajează să plătească societății Haitec 6,2 milioane EUR în cazul retragerii din contractul de vânzare de terenuri în circumstanțele enumerate în considerentul 19.

(21) Autoritățile germane au explicat că, pentru furnizarea garanției respective, FFHG plătește landului Renania-Palatinat o primă de 2,56 % pe an din valoarea garanției de 6,2 milioane EUR. Prima de garanție a fost stabilită de [firma de consultanță]. [Firma de consultanță] a utilizat instrumentul RiskCalc al Moody's și a estimat ratingul de soliditate financiară individuală al FFHG la [...] pentru un an și la [...] pentru 5 ani, pe baza situațiilor financiare auditate ale aeroportului pentru 2012. Pe această bază, [firma de consultanță] a estimat că primele de garanție anuale conforme cu condițiile pieței se situează între 1,51 % și 2,56 %. FFHG și landul Renania-Palatinat au adoptat limita superioară a intervalului estimat și au convenit asupra unei prime de garantare de 2,56 % pe an (aproximativ 158 000 EUR). Dispozițiile privind garanția nu prevăd ajustări ale primei de garanție.

2.2.1.2. Vânzarea „dublă" de către FFHG a unei parcele de teren

(22) În noiembrie 2014, FFHG a primit [10-25] milioane EUR pentru o tranzacție imobiliară, prin care FFHG a vândut două terenuri, parcela „campus" și parcela „housing" („locuințe"), landului Renania-Palatinat („contractul de vânzare din 2014"). FFHG și-a păstrat dreptul de retragere din contractul de vânzare din 2014 în ceea ce privește parcela „housing". Contractul de vânzare din 2014 prevedea că prețul de vânzare în cazul exercitării dreptului de retragere ar trebui să se bazeze pe o nouă expertiză. În contextul acestei tranzacții imobiliare, landul Renania-Palatinat a creat 29 de noi locuri de muncă în Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), care au fost ocupate în principal (dar nu exclusiv) de angajați provenind de la FFHG. Comisia a concluzionat în decizia de inițiere a procedurii că contractul de vânzare din 2014 a avut loc la valoarea de piață. Această concluzie s-a bazat pe o expertiză a Comitetului de expertiză pentru valori imobiliare pentru zona Osteifel-Hunsrück, comandată de landul Renania-Palatinat și completată de un raport al Direcției de structurare și aprobare Nord („SGD Nord").

(23) În 2015, FFHG a inițiat o procedură de licitație publică pentru vânzarea parcelei de teren „housing". ADC Airport Harbour Investment GmbH („ADC") a depus o ofertă de 1,25 milioane EUR.

(24) Ulterior, landul Renania-Palatinat a inițiat procedura de privatizare a aeroportului Frankfurt-Hahn. Ofertantul câștigător, Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd. („SYT"), a făcut o ofertă care includea parcelele de teren „campus" și „housing". Landul Renania-Palatinat a utilizat oferta ADC ca indicator al prețului de piață al parcelei „housing" și, în contractul de privatizare cu SYT, a stabilit prețul pentru parcela respectivă ca fiind 1,25 milioane EUR. Contractul de privatizare cu SYT a fost încheiat la 2 iunie 2016. Pentru a permite landului Renania-Palatinat să transfere împreună către SYT, în cadrul privatizării, parcelele de teren „campus" și „housing", s-a prevăzut ca FFHG să renunțe la dreptul său de a se retrage din contractul de vânzare din 2014 încheiat cu landul Renania-Palatinat. Cu toate acestea, SYT nu a plătit, la 10 iunie 2016, prețul contractului de privatizare, iar landul Renania-Palatinat și-a exercitat dreptul de a anula vânzarea către SYT la 6 iulie 2016.

(25) La 6 iunie 2016, FFHG și-a exercitat dreptul de a se retrage din contractul de vânzare din 2014. Exercitarea dreptului de retragere a fost legalizată la notariat la 6 iulie 2016. FFHG nu a plătit nicio compensație landului Renania-Palatinat pentru exercitarea dreptului de retragere în ceea ce privește parcela „housing". Germania explică acest lucru prin faptul că expertiza din 2014 a Comitetului de expertiză pentru valori imobiliare pentru zona Osteifel-Hunsrück, completată de un raport al SGD Nord, a concluzionat, în scopul contractului de vânzare din 2014, că costurile pentru demolarea clădirilor de pe parcela „housing" (foste cazărmi ale armatei) și pentru reabilitarea ulterioară a terenului ar fi mai mari decât valoarea terenului, după ce aceste lucrări vor fi fost efectuate. Expertiza a exclus posibilitatea unei valori de piață negative și, prin urmare, a stabilit valoarea de piață a parcelei „housing" la zero EUR. FFHG a vândut parcela „housing" pentru 1,25 milioane EUR către ADC printr-un contract din 6 iulie 2016. Acest contract a fost încheiat între trei părți, ADC, FFHG și landul Renania-Palatinat, deoarece contractul cuprindea nu numai vânzarea parcelei „housing" de către FFHG către ADC, ci și vânzarea parcelei „campus" de către landul Renania-Palatinat către ADC.

(26) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că exercitarea dreptului de retragere în ceea ce privește parcela „housing" de către FFHG în favoarea landului Renania-Palatinat fără a plăti vreo compensație a avut loc la valoarea de piață (a se vedea considerentele 184-189 din decizia de inițiere a procedurii), deoarece Germania nu a furnizat o evaluare a valorii terenului la momentul exercitării dreptului de retragere, în pofida faptului că contractul de vânzare din 2014 prevedea că prețul de vânzare în cazul exercitării dreptului de retragere ar trebui să se bazeze pe o nouă expertiză.

2.2.2. *Măsurile referitoare la Ryanair*

2.2.2.1. Sprijinul pentru marketing acordat companiei Ryanair

Contractul de marketing din 2005

(27) La 4 noiembrie 2005, landul Renania-Palatinat și Ryanair au încheiat un contract de marketing („contractul de marketing din 2005"), care a fost valabil până la sfârșitul anului 2016. Contractul a fost încheiat numai de către land, independent de FFHG, care nu a fost parte la contractul de marketing. La momentul încheierii contractului de marketing, landul deținea doar 17,5 % din acțiunile FFHG, în timp ce 65 % din acțiuni erau deținute de Fraport, care nu este controlată de landul Renania-Palatinat.

(28) S-a convenit ca finanțarea acordată de land companiei Ryanair prin contractul de marketing din 2005 să fie utilizată pentru activități de marketing și de vânzare desfășurate de Ryanair în beneficiul marketingului turistic comun al landului Renania-Palatinat și al Ryanair (considerentul 90 din decizia de inițiere a procedurii). Plățile urmau să fie efectuate către Ryanair pe baza facturilor corespunzătoare pentru activități promoționale în favoarea locațiilor turistice din landul Renania-Palatinat. Pentru a pune în aplicare aceste activități de marketing, Ryanair a elaborat un „concept de marketing".

(29) În temeiul contractului de marketing din 2005, landul a achiziționat de la Ryanair: (i) linkuri pe site-ul Ryanair către ofertele turistice din landul Renania-Palatinat (articolul 1 din contractul de marketing); (ii) două pagini în revista de bord a Ryanair (articolul 2 din contractul de marketing); și (iii) o campanie de presă în beneficiul industriei turistice a landului (articolul 3 din contractul de marketing). În ceea ce privește ultimul element, contractul specifică suma pentru care Ryanair trebuie să achiziționeze spațiu publicitar de la terți pentru anii 2006-2010 (de la 160 000 EUR în 2006 până la [400 000-500 000] EUR în 2009 și 2010).

(30) Contractul de marketing din 2005 prevede, de asemenea, plățile care trebuie efectuate de landul Renania-Palatinat către Ryanair, care – conform articolului 7 din contract – ar trebui să fie cu cel puțin 50 % mai mici decât prețurile practicate de Ryanair față de alți clienți ai serviciilor de marketing online. În plus, articolul 9 din contractul de marketing prevede că Ryanair se angajează să stabilească o bază pe aeroportul Frankfurt-Hahn pentru un anumit număr de aeronave ([4]), care variază în funcție de anii vizați de contract (astfel cum se specifică în anexa la contract),

([4]) Stabilirea unei baze la un aeroport pentru o aeronavă înseamnă că aeronava rămâne de obicei peste noapte pe aeroportul respectiv. Acest lucru implică faptul că aeronava este utilizată pentru a opera mai multe zboruri de pe aeroportul respectiv.

deoarece măsurile de marketing definite în contract sunt eficace doar dacă sunt aduși în regiune mai mulți turiști. În cazul în care Ryanair nu stabilește o bază pe aeroportul Frankfurt-Hahn pentru numărul convenit de aeronave, landul Renania-Palatinat are dreptul de a rezilia imediat contractul de marketing.

(31) Tabelul următor prezintă plățile datorate de land companiei Ryanair pe an în temeiul contractului de marketing din 2005, precum și numărul de aeronave pentru care Ryanair se angajează să stabilească o bază pe aeroportul Frankfurt-Hahn anual:

Tabelul 1

Contractul de marketing din 2005 – plăți datorate de landul Renania-Palatinat și numărul de aeronave Ryanair care urmau să aibă baza pe aeroportul Frankfurt-Hahn.

Anul	Numărul de aeronave care urmau să fie staționate pe aeroportul Frankfurt-Hahn	Plata efectuată de landul Renania-Palatinat către Ryanair (EUR)
2006	8	[0-2 milioane]
2007	10	[0-2 milioane]
2008	12	[0-2 milioane]
2009	14	[0-2 milioane]
2010	16	[0-2 milioane]
2011	17	[0-2 milioane]
2012	18	[0-2 milioane]
2013	18	[0-2 milioane]
2014	18	[0-2 milioane]
2015	18	[0-2 milioane]
2016	18	[0-2 milioane]

(32) În afară de o prezentare generală a prețurilor practicate de diferite site-uri pentru campanii publicitare, Germania nu a furnizat nicio evaluare *ex ante* detaliată a contractului de marketing din 2005 încheiat de land, care să demonstreze că contractul era conform cu condițiile pieței.

Contractul de marketing din 2017

(33) La 20 octombrie 2017, după vânzarea acțiunilor deținute în cadrul FFHG către grupul HNA ([5]) în martie 2017, landul Renania-Palatinat a încheiat cu Ryanair un nou contract de marketing (intitulat „contract de campanie în colaborare", denumit în continuare „contractul de marketing din 2017"). Acest contract a intrat în vigoare la 1 octombrie 2017 și a fost încheiat pentru o durată maximă de cinci ani. În funcție de constrângerile bugetare ale landului, landul avea dreptul de a rezilia contractul cel mai devreme începând cu 31 decembrie 2018.

(34) Noul contract prevedea plăți de marketing anuale efectuate de land către Ryanair în principiu în valoare de 1,2 milioane EUR pe an. Pentru perioada 1 octombrie-31 decembrie 2017, plata proporțională a fost stabilită la 350 000 EUR, pentru 2018 a fost prevăzută o sumă suplimentară de maximum 200 000 EUR (totalul ridicându-se la 1,4 milioane EUR pentru 2018) în cazul în care un transfer corespunzător de fonduri neutilizate planificate pentru anul 2017 ar fi fost efectuat în conformitate cu normele bugetare aplicabile ale landului.

(35) Părțile au convenit să stabilească anual o campanie de marketing detaliată și valoarea acesteia. Plata anuală urma să se ridice la cel mult 1,2 milioane EUR.

([5]) Grupul HNA era un conglomerat chinez, care își desfășura activitatea în principal în domeniul aviației și al turismului.

(36) Pe durata contractului, Ryanair s-a angajat să transporte către aeroportul Frankfurt-Hahn cel puțin [100 000-200 000] pasageri pe an, care ar rămâne cel puțin o noapte în landul Renania-Palatinat („turiști pe calea aerului"). Dacă s-ar atinge un număr de turiști pe calea aerului mai mic de [100 000-200 000], nu s-ar datora nicio plată. Dacă ar exista mai mult de [100 000-200 000], dar mai puțin de [100 000-200 000] turiști pe calea aerului, s-ar datora doar [...] % din suma de 1,2 milioane EUR.

(37) În plus, planul de campanie din 2018 prevedea măsuri de creare și de creștere a gradului de conștientizare pentru destinația Renania-Palatinat prin intermediul platformelor de comunicare socială, al bazei de date privind gestionarea relațiilor cu clienții și al site-urilor Ryanair, precum și al publicității țintite. În plus, a fost planificată o campanie de marketing cuprinzătoare, în valoare de [0-1,2 milioane] EUR, care să utilizeze atât canalele de mass-media tradiționale, cât și mass-media digitală foarte țintită.

(38) Germania susține că contractul de marketing din 2017 a fost încheiat după privatizarea aeroportului Frankfurt-Hahn și că părțile acestuia au acționat ca operatori în economia de piață, respectând condițiile de piață pentru încheierea unui astfel de contract de marketing. Potrivit Germaniei, decizia landului Renania-Palatinat de a încheia contractul de marketing cu Ryanair s-a bazat pe un studiu de analiză comparativă realizat de un expert independent, care a avut ca rezultat oferirea de către Ryanair a celui mai bun raport calitate-preț în ceea ce privește serviciile de marketing pe care le dorea landul. În afara studiului de analiză comparativă, Germania nu a furnizat nicio evaluare *ex ante* detaliată a contractului de marketing asumat de land care să demonstreze că acesta respecta comportamentul comercial și principiul operatorului economic privat în economia de piață.

2.2.2.2. Contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 dintre FFHG și Ryanair

(39) FFHG și Ryanair au încheiat o serie de contracte care reglementează condițiile financiare în care Ryanair își desfășoară activitatea pe aeroportul Frankfurt-Hahn. În Decizia (UE) 2016/788 a Comisiei [6] („Decizia Hahn I"), Comisia a concluzionat că contractele de servicii aeroportuare încheiate între FFHG și Ryanair în 2002 („contractul de servicii aeroportuare din 2002") și 2005 („contractul de servicii aeroportuare din 2005") respectau principiul operatorului economic privat în economia de piață și, prin urmare, nu constituiau ajutor de stat. Contractul de servicii aeroportuare din 2002 urma inițial să se aplice până la 13 februarie 2017, cu o opțiune de prelungire până la 13 februarie 2022, iar contractul de servicii aeroportuare din 2005 urma inițial să se aplice până în 2027.

(40) Cu toate acestea, la 27 martie 2013, între FFHG și Ryanair a fost încheiat un contract prin scrisoare de însoțire („contractul prin scrisoare de însoțire din 2013" sau „contractul de servicii aeroportuare din 2013") pentru o durată de trei ani (2013-2016). Potrivit propriilor clauze, contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 „însumează și înlocuiește toate contractele încheiate anterior cu privire la operarea aeronavelor de pasageri către și dinspre aeroportul Frankfurt-Hahn". Germania nu a prezentat o evaluare a contractului prin scrisoare de însoțire din 2013 conform principiului operatorului economic privat în economia de piață. Contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 constă într-o scrisoare de însoțire la contractul standard de handling la sol aplicabil pe aeroportul Frankfurt-Hahn. El nu se abate de la lista taxelor de aeroport, ci confirmă aplicabilitatea acesteia. De asemenea, el actualizează normele privind serviciile de handling la sol aplicabile Ryanair în funcție de evoluțiile generale din sectorul aviației.

(41) La 8 martie 2015, prin intermediul unei adnotări la contractul de handling la sol anexată la contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 („adnotarea din 2015" sau „contractul de servicii aeroportuare din 2015"), contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 a fost modificat cu privire la următoarele aspecte: (a) prelungirea contractului prin scrisoare de însoțire din 2013 până la 31 martie 2017; (b) punerea la dispoziția Ryanair a unui vehicul cu rampă/furgon de mentenanță; și (c) punerea la dispoziția Ryanair de birouri administrative și de spații de depozitare pentru piesele de schimb. Germania a clarificat faptul că sprijinul pentru marketing în valoare de aproximativ 100 000 EUR pentru fiecare rută nouă deschisă dinspre/către aeroportul Frankfurt-Hahn, menționat în considerentul 109 din decizia de inițiere a procedurii, era inclus deja în contractul cu Ryanair din 2002. Germania a informat Comisia că, în orice caz, în cursul aplicării adnotării din 2015 nu a fost acordat niciun sprijin pentru marketing pentru o nouă rută.

[6] Decizia (UE) 2016/788 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) pus în aplicare de Germania pentru mecanismele de finanțare instituite în perioada 2009-2011 în favoarea aeroportului Frankfurt-Hahn (JO L 134, 24.5.2016, p. 1).

(42) La 8-9 septembrie 2016, FFHG și Ryanair au încheiat un nou contract pentru o perioadă de cinci ani, aplicabil de la 1 aprilie 2017 până la 31 martie 2022. Acest contract ia forma unei scrisori de însoțire la contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 („scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016" sau „contractul de servicii aeroportuare din 2016"). Scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016, care stabilește în principal valoarea taxelor de aeroport aplicabile și condițiile în care se aplică, aduce anumite modificări contractului prin scrisoare de însoțire din 2013 și înlocuiește adnotarea din 2015.

(43) Potrivit Germaniei, scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016 modifică contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 și adnotarea din 2015 doar cu privire la două aspecte:

(a) taxa de aeroport de [...] EUR per pasager conform scrisorii de însoțire nr. 2 din 2016 se aplică cu condiția ca Ryanair să transporte cel puțin [...] pasageri pe an, anterior aceasta aplicându-se de la [...] pasageri pe an;

(b) se introduce un nou sistem de sprijin pentru marketing, conform căruia nu trebuiau aplicate taxe de aeroport pentru niciun pasager care depășea numărul de pasageri la plecare înregistrat în anul precedent.

2.2.2.3. Sprijinul pentru formare acordat companiei Ryanair

(44) Pe baza rapoartelor anuale ale Hahn Campus Management GmbH („HCM"), o filială deținută în proporție de 100 % de FFHG, reclamantul susține că HCM a primit un ajutor pentru formare în valoare de aproximativ 1,685 milioane EUR din partea autorităților landului Renania-Palatinat în perioada 2001-2002 pentru formarea șomerilor sau a persoanelor expuse riscului de șomaj. În plus, HCM a însărcinat o societate numită Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung („a und o Gettmann") să gestioneze procedura administrativă, în special să colecteze elemente de probă care arată că plățile au fost utilizate pentru realizarea efectivă a formării (*Verwendungsnachweise*).

(45) Potrivit reclamantului, Ryanair a furnizat HCM servicii de formare în cadrul unui program de formare pentru însoțitorii de zbor și piloți și a fost remunerată pentru aceste servicii. În acest context, reclamantul menționează o sumă de 4 milioane EUR. De asemenea, reclamantul citează un articol de presă în care un expert a estimat că aproximativ 80-90 % dintre piloții și însoțitorii de zbor care au fost formați prin programul HCM au fost în final angajați de Ryanair. Reclamantul afirmă că era cunoscut faptul că angajații Ryanair erau nevoiți să își finanțeze ei înșiși calificarea și că Ryanair nu suporta costurile formării pentru personalul său (atât piloți, cât și membri ai echipajului de cabină). Reclamantul citează în acest sens o afirmație din 2003 de pe site-ul Ryanair referitoare la formarea echipajului de cabină.

2.2.2.4. Finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță în beneficiul companiei Ryanair

(46) Reclamantul susține că FFHG a construit un centru de formare în valoare de 9 milioane EUR pentru Ryanair în 2010. Potrivit reclamantului, centrul de formare cuprinde până la 16 săli de curs și 70 de dormitoare și a fost utilizat de Ryanair pentru a forma piloți și membri ai echipajului începând din august 2010.

(47) De asemenea, reclamantul susține că FFHG a construit un hangar de mentenanță în 2010 pentru a-l închiria companiei Ryanair, deși contractul de închiriere nu acoperea costurile pentru FFHG. Potrivit reclamantului, hangarul de mentenanță este proiectat pentru două aeronave Boeing 737-800, care este tipul de aeronavă utilizat de Ryanair. Potrivit reclamantului, hangarul de mentenanță a fost construit în mod special la cererea Ryanair. În acest sens, reclamantul menționează articole de presă care arată că Ryanair se afla în negocieri cu mai multe aeroporturi cu privire la construirea unei astfel de incinte.

(48) Reclamantul susține că, pentru a construi acest hangar, FFHG a publicat o licitație pentru un contract de concesiune cu o valoare de până la 8 milioane EUR. Cu toate acestea, contractul de concesiune pe care FFHG l-a încheiat în cele din urmă cu o societate de construcții pentru a construi hangarul de mentenanță avea o valoare de 17,46 milioane EUR. Ulterior, societatea de construcții a închiriat hangarul de mentenanță societății FFHG pentru 30 de ani. Reclamantul afirmă că FFHG a achiziționat în 2011 proprietatea economică asupra hangarului de mentenanță pentru suma de 12,1 milioane EUR și, la rândul său, l-a subînchiriat companiei Ryanair până în 2027, la un preț sub costuri de aproximativ 8,3 milioane EUR în total.

(49) Reclamantul consideră că „concesiunea” nu a fost o concesiune autentică, deoarece societatea de construcții nu a exploatat hangarul pentru a-și acoperi costurile de investiție prin taxe plătite de utilizatori terți. În schimb, societatea de construcții l-a închiriat doar către FFHG pentru 30 de ani pentru a acoperi costurile de investiție. Prin urmare, în fapt FFHG a suportat riscul financiar al construirii hangarului de mentenanță. În plus, întrucât FFHG a dobândit în 2011 proprietatea economică asupra hangarului de mentenanță pentru suma de aproximativ 12,1 milioane EUR, iar Ryanair a fost obligată să plătească o chirie de doar aproximativ 8,3 milioane EUR până în 2027, chiria nu a acoperit costurile, prin urmare se oferă un avantaj companiei Ryanair.

2.3. **Motivele care au condus la inițierea procedurii**

(50) Decizia de inițiere a procedurii a ridicat problema dacă următoarele măsuri implică ajutor de stat și dacă ar putea fi considerate compatibile cu piața internă:

(a) în ceea ce privește măsurile de ajutor potențial în favoarea FFHG:

1. garanția acordată FFHG de landul Renania-Palatinat cu privire la vânzarea de terenuri către compania de mentenanță a aeronavelor Haitec; și
2. vânzarea „dublă” de către FFHG a unei parcele de teren;

(b) în ceea ce privește măsurile de ajutor potențial în favoarea Ryanair:

1. ajutorul pentru formare acordat companiei Ryanair;
2. finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță;
3. contractele de marketing din 2005 și 2017 dintre landul Renania-Palatinat și Ryanair; și
4. contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 încheiate între FFHG și Ryanair.

2.3.1. *Garanția acordată FFHG de landul Renania-Palatinat cu privire la vânzarea de terenuri către compania de mentenanță a aeronavelor Haitec*

(51) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că prima de garanție de 2,56 % constituie ajutor de stat acordat societății FFHG, deoarece nu pare să reflecte un preț orientat către piață și, prin urmare, nu pare să fie în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață (*market economy operator principle* – „MEOP”). Comisia a considerat că este probabil ca [firma de consultanță] să fi subestimat valoarea de referință pe piață ([7]).

2.3.2. *Vânzarea „dublă” de către FFHG a unei parcele de teren*

(52) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că condițiile în care FFHG și-a exercitat dreptul de retragere cu privire la parcela „housing” în 2016 nu erau conforme cu MEOP. Exercitarea dreptului de retragere fără nicio compensație pentru landul Renania-Palatinat și vânzarea parcelei „housing” către ADC pentru suma de 1,25 milioane EUR la o lună după retragere indică, cu titlu preliminar, un avantaj economic ([8]).

(53) În absența unor informații suplimentare din partea Germaniei, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la compatibilitatea ajutorului cu piața internă în conformitate cu criteriile prevăzute în secțiunea 5.1.2 din Orientările din 2014 privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene („Orientările din 2014 privind sectorul aviației”) ([9]) ([10]).

2.3.3. *Ajutorul pentru formare acordat companiei Ryanair*

(54) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că ajutorul pentru formare constituie ajutor de stat în favoarea Ryanair, incompatibil cu piața internă.

(55) Printre observațiile preliminare ale Comisiei s-au numărat următoarele:

(a) Faptul că au fost acordate fonduri publice în scopul combaterii șomajului nu face ca activitatea de formare în cauză să fie lipsită de caracter economic.

([7]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentul 158.
([8]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentele 186-188.
([9]) Comunicarea Comisiei - Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).
([10]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentele 326-330.

(b) HCM pare să fie un simplu intermediar între landul Renania-Palatinat și Ryanair pentru direcționarea subvențiilor de la Ministerul Muncii, Afacerilor Sociale, Familiei și Sănătății din landul respectiv către Ryanair.

(c) Nu este clar dacă Ryanair a fost plătită de două ori pentru furnizarea serviciilor de formare, astfel cum a susținut reclamantul, și anume o dată de către cursanți și o dată de către landul Renania-Palatinat, sau dacă presupusele plăți ar trebui să fie considerate compensație pentru costurile de formare pe care Ryanair le-ar fi suportat în mod normal, în contextul în care Ryanair pare să fi angajat majoritatea persoanelor care au urmat cursurile de formare în cauză.

(d) În absența unor informații suplimentare din partea Germaniei, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la posibilitatea ca măsura în cauză să fie considerată ajutor pentru formare în temeiul articolului 31 din Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare („RGECA") ([11]) ([12]).

2.3.4. *Finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță*

(56) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță constituie ajutor de stat în favoarea Ryanair. Comisia a concluzionat, cu titlu preliminar, că finanțarea în cauză a conferit un avantaj economic companiei Ryanair, având în vedere că analiza profitabilității prezentată de Germania a ridicat mai multe semne de întrebare ([13]).

2.3.5. *Contractele de marketing din 2005 și 2017 dintre landul Renania-Palatinat și Ryanair*

(57) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că ambele contracte de marketing constituie ajutor de stat în favoarea Ryanair și sunt incompatibile cu piața internă. Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la compatibilitatea contractelor de marketing cu MEOP. Comisia a avut îndoieli în special cu privire la faptul că landul Renania-Palatinat putea obține din aceste contracte vreun element de profit pe care un operator privat ipotetic l-ar fi luat în considerare atunci când ar fi evaluat dacă să încheie contractele respective ([14]).

(58) În plus, Comisia a fost preocupată de faptul că obiectivul principal al contractelor nu era de a achiziționa servicii de marketing în vederea promovării teritoriului landului Renania-Palatinat, ci de a sprijini financiar operațiunile de transport aerian ale Ryanair dinspre și către Frankfurt-Hahn, pentru a îmbunătăți traficul aerian pe aeroportul respectiv.

2.3.6. *Contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 dintre FFHG și Ryanair*

(59) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că landul Renania-Palatinat, în calitate de acționar majoritar al FFHG, a fost implicat în decizia FFHG de a încheia contracte și și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că un operator economic privat în economia de piață motivat de perspective de profitabilitate, aflat în aceeași situație cu FFHG, ar fi încheiat contractul prin scrisoare de însoțire din 2013, adnotarea din 2015 și scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016 ([15]).

(60) În ceea ce privește scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016, Comisia a avut îndoieli cu privire la respectarea MEOP de către aceasta, în special deoarece ipotezele pe care s-a bazat studiul PwC pe care se întemeiază Germania pentru a demonstra conformitatea cu condițiile pieței a comportamentului landului păreau prea optimiste ([16]).

([11]) Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1).
([12]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentul 230.
([13]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentele 264-267.
([14]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentele 233-252.
([15]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentele 277-291.
([16]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentele 287-290.

3. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE PĂRȚILE INTERESATE

3.1. Observațiile prezentate de reclamant

3.1.1. *În ceea ce privește măsurile referitoare la FFHG*

3.1.1.1. Garanția acordată de landul Renania-Palatinat în favoarea FFHG

(61) În observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii, Lufthansa susține că Comisia a considerat în mod eronat că se aplică MEOP.

(62) În primul rând, Lufthansa susține că landul nu a acționat în calitate de investitor privat, întrucât niciun operator privat nu ar emite o astfel de garanție în situația specifică respectivă. Garanția de plată urma să fie executată în cazul întreruperii operării pe aeroportul respectiv înainte de 2024. Lufthansa subliniază acest risc, deoarece Ryanair nu avea nicio obligație contractuală de a opera pe aeroportul Frankfurt-Hahn și putea părăsi aeroportul peste noapte. În 2008, Ryanair amenințase deja cu părăsirea aeroportului.

(63) În subsidiar, Lufthansa susține că, chiar dacă s-ar aplica MEOP, prima acordată de FFHG era prea mică și, prin urmare, s-a acordat un avantaj societății FFHG.

(64) Lufthansa contestă abordarea adoptată de Germania și de Comisie în decizia de inițiere a procedurii pentru evaluarea nivelului primei. În special, Lufthansa contestă constatarea Comisiei potrivit căreia rata minimă conformă cu condițiile pieței ar fi de 3,10 %. Această contraprestație se întemeia pe considerarea FFHG drept „împrumutat”, în timp ce, în speță, garanția ar acoperi o penalitate în favoarea Haitec, nu rambursarea unui împrumut. Prin urmare, trebuie utilizată ca substituent Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont („Comunicarea privind ratele de referință”) ([17]). În acest caz, prima minimă s-ar ridica la 7,98 %.

3.1.1.2. Vânzarea „dublă” de către FFHG a unei parcele de teren

(65) Lufthansa susține că expertizele citate în decizia de inițiere a procedurii cu privire la vânzarea terenurilor au fost întocmite de entități publice. Lufthansa consideră că acestea nu se califică drept experți independenți. Totuși, această observație se referă la prețul de vânzare inițial din contractul de vânzare din 2014 și nu se referă la îndoielile exprimate cu privire la exercitarea de către FFHG a dreptului său de a se retrage din vânzare în ceea ce privește parcela „housing” în contextul vânzării sale către ADC o lună mai târziu. Lufthansa este de acord cu aceste îndoieli și susține că astfel s-a conferit un avantaj societății FFHG.

3.1.2. *În ceea ce privește măsurile referitoare la Ryanair*

3.1.2.1. Contractele de marketing din 2005 și 2017 dintre landul Renania-Palatinat și Ryanair

(66) Reclamantul susține că este neobișnuit ca o autoritate publică să încheie un astfel de contract. Singurul precedent a vizat aeroportul din Zweibrücken, în cazul căruia ajutorul a fost, de fapt, considerat ilegal și incompatibil.

(67) Reclamantul observă că contractul de marketing se referă numai la aeroportul Frankfurt-Hahn, nu la întregul land Renania-Palatinat.

(68) Potrivit Lufthansa, trebuie remarcat și faptul că, cel puțin pentru anul 2008, landul Renania-Palatinat a plătit Ryanair de două ori pentru linkuri internet: o dată în temeiul contractului Zweibrücken și o dată în temeiul contractului de marketing din 2005 în curs de evaluare în cazul de față.

(69) Reclamantul contestă, de asemenea, faptul că Ryanair ar fi desfășurat cu adevărat o campanie de presă în beneficiul industriei turismului din land. La evaluarea contractului de marketing din 2005 nu ar trebui luată în considerare Strategia pentru turism din 2015, care viza vizitatorii străini.

([17]) Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont (JO C 14, 19.1.2008, p. 6).

(70) În plus, reclamantul contestă faptul că s-ar fi ajuns la numărul de aeronave convenite a fi staționate pe aeroportul Frankfurt-Hahn și susține că landul Renania-Palatinat nu a reziliat contractul, în pofida acestei presupuse încălcări a contractului.

(71) În plus, reclamantul sugerează că între 30 % și 50 % din bugetul de marketing al landului Renania-Palatinat s-a cheltuit pentru Ryanair. O astfel de alegere reprezintă o discriminare în favoarea Ryanair, în special având în vedere că Ryanair a primit și sprijin pentru marketing în temeiul contractelor de servicii aeroportuare din 2005, 2015 și 2016, precum și sprijin pentru marketing din partea altor aeroporturi.

3.1.2.2. Contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 dintre FFHG și Ryanair

(72) Reclamantul consideră că contractele de servicii aeroportuare sunt imputabile statului, întrucât landul Renania-Palatinat, în calitatea sa de acționar majoritar al FFHG și de membru al consiliului de supraveghere, a fost probabil implicat în semnarea contractelor.

(73) În plus, un investitor privat aflat într-o situație similară ar fi luat în considerare rezultatul economic principal al contractului, și anume deficitul semnificativ, și s-ar fi abținut de la reînnoirea aceluiași contract. În conformitate cu Hotărârea Curții de Justiție în cauza C-300/16 ([18]), trebuie luată în considerare orice informație susceptibilă să influențeze în mod semnificativ procesul decizional al investitorului.

(74) Lufthansa susține, de asemenea, că FFHG a luat cunoștință de expertiza din 2012 efectuată de AT Kearney, care a evaluat profitabilitatea sau lipsa acesteia. Pe baza recomandării expertizei respective, FFHG s-a adresat Ryanair la începutul anului 2013 și a solicitat o majorare a taxelor. Însă Ryanair a fost de acord doar cu unele cosmetizări. Prin urmare, FFHG nu ar fi trebuit să încheie contractele de servicii aeroportuare din 2013 și 2015 dacă ar fi acționat ca un investitor privat.

(75) În ceea ce privește contractul de servicii aeroportuare din 2016, situația specifică de investitor a FFHG a fost oarecum diferită de cea a contractelor din 2013 și 2015. Lufthansa susține că contractul de servicii aeroportuare din 2016 nu ar fi fost încheiat de un investitor care ar fi acționat în mod rezonabil în situația specifică a FFHG, întrucât acesta a fost încheiat în urma presiunii exercitate de Ryanair asupra unui potențial nou proprietar al aeroportului în contextul unei (a patra) proceduri de privatizare în curs și în condiții care erau chiar mai avantajoase decât cele ale contractului de servicii aeroportuare din 2005, ceea ce nu a fost suficient pentru a împiedica FFHG, în ansamblu, să genereze pierderi semnificative de-a lungul anilor.

(76) În plus, nu există parametri economici previzibili sau chiar calculabili pentru aplicarea criteriului investitorului privat, în principal deoarece Ryanair nu s-a angajat la un anumit volum de activitate pe aeroportul Frankfurt-Hahn.

(77) De asemenea, Lufthansa observă că citatele din sesiunile parlamentare locale, care transmit informații furnizate membrilor consiliului de supraveghere al FFHG, dovedesc că principalii parametri ai contractului fuseseră deja convenți la 28 iulie 2016 de conducerea FFHG în urma presiunii exercitate de Ryanair. Cu toate acestea, studiul de fezabilitate elaborat de PwC datează din septembrie 2016. Prin urmare, Lufthansa consideră că acest lucru confirmă îndoielile exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii cu privire la faptul că studiul ar fi fost realizat înainte de încheierea contractului de servicii aeroportuare din 2016. De fapt, scopul studiului a fost acela de a evita ca FFHG să intre în insolvență în cursul procedurii de privatizare.

(78) În final, Lufthansa susține că valoarea totală a ajutorului acordat în temeiul contractelor de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 se ridică la cel puțin 70 de milioane EUR.

3.1.2.3. Sprijinul pentru formare acordat companiei Ryanair

(79) Lufthansa consideră că Ryanair este beneficiarul presupusului ajutor pentru formare, întrucât landul a transferat plățile către HCM cu scopul ca acestea să ajungă la Ryanair.

([18]) Hotărârea Curții de Justiție din 20 septembrie 2017, Comisia Europeană/Frucona Košice a.s., C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, punctul 60.

(80) Reclamantul leagă presupusul ajutor pentru formare de contractul de marketing din 2001 încheiat între FFHG și Ryanair, susținând că acestea sunt strâns legate în timp.

(81) Reclamantul contestă afirmația Germaniei potrivit căreia presupusul ajutor pentru formare nu se referă la o activitate economică. Lufthansa contestă faptul că sprijinul pentru formare ar fi fost destinat să sprijine calificarea șomerilor sau a persoanelor expuse riscului de șomaj și că, prin urmare, activitățile ar fi fost legate de politica pieței forței de muncă, astfel cum susține Germania.

(82) De asemenea, reclamantul susține că Ryanair nu a suportat costurile pentru formarea personalului său.

(83) Reclamantul utilizează diverse surse pentru a stabili valoarea presupusului ajutor pentru formare, în special rapoartele anuale ale HCM. Acesta susține că fondurile de stat plătite pentru formarea piloților și a echipajului de cabină al Ryanair s-au ridicat la aproximativ 2,9 milioane EUR, fiind prin urmare semnificativ mai mari decât s-a presupus în decizia de inițiere a procedurii. Din rapoartele anuale ale HCM pentru 2001 și 2002 reiese în mod clar că HCM a primit cel puțin 2 675 555,20 EUR de la landul Renania-Palatinat, sumă pe care ulterior, potrivit reclamantului, a transferat-o către Ryanair. Reclamantul susține că o parte a ajutorului a fost plătită direct companiei Ryanair pentru cursuri de formare pe care Ryanair le-ar fi efectuat ea însăși cu personalul său. O altă parte a fost utilizată pentru formarea personalului de zbor, care a fost ulterior angajat de Ryanair.

(84) În plus, reclamantul susține că presupusul ajutor pentru formare este incompatibil cu piața internă. Acesta consideră că nu sunt îndeplinite condițiile pentru exceptarea presupusului ajutor pentru formare în temeiul articolului 31 din RGECA și critică în această privință în primul rând lipsa de transparență a ajutorului, în al doilea rând faptul că pragul de notificare a fost depășit, iar în al treilea rând faptul că condiția prevăzută la articolul 31 alineatul (2) din RGECA nu este îndeplinită, deoarece conținutul formării care se presupune că a fost sprijinită coincide cu standardele de formare obligatorii.

(85) În final, reclamantul contestă obiecția Germaniei cu privire la perioada de păstrare a documentelor comerciale în temeiul legislației germane (10 ani). Reclamantul a furnizat Comisiei detalii cu privire la presupusul ajutor pentru formare într-o plângere depusă în 2011. Decizia Hahn I precizează în mod explicit în considerentele 2 și 3 că această plângere a fost transmisă Germaniei de către Comisie la 18 martie 2011. Prin urmare, Germania a luat cunoștință de această problemă la nouă ani de la plata fondurilor, efectuată în 2002, prin urmare ar fi fost de datoria conducerii HCM să păstreze și să stocheze documentele relevante. Reclamantul adaugă că, într-un astfel de caz, ar trebui să se considere că Germania avea documentele disponibile, dar nu le-a prezentat Comisiei la cerere. Prin urmare, în temeiul articolului 15 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([19]), ar trebui luată o decizie pe baza informațiilor disponibile.

3.1.2.4. Finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță

(86) Observațiile reclamantului cu privire la circumstanțele legate de construirea hangarului de mentenanță și a școlii pentru echipaj și piloți se referă la comunicările sale din 4 martie 2011 și 9 iunie 2016. Reclamantul observă, în special, că au existat relatări de presă care au arătat că investiția FFHG în centrul de formare a echipajului și a personalului s-a ridicat la 9 milioane EUR. În plus, reclamantul menționează diverși indicatori, inclusiv legăturile organice cu consiliul de supraveghere al FFHG de la momentul respectiv, care arată că contractele respective sunt imputabile statului.

(87) Reclamantul susține, de asemenea, că au existat contracte suplimentare cu privire la centrul de formare a piloților și a echipajului care a fost construit pentru Ryanair.

3.2. **Observațiile prezentate de Ryanair**

3.2.1. *În ceea ce privește ajutorul pentru formare acordat companiei Ryanair*

(88) Ryanair invocă termenul de prescripție pentru recuperare în temeiul articolului 17 din Regulamentul (UE) 2015/1589 și susține că acesta a expirat de la ultima plată a ajutorului, efectuată în 2003.

([19]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

(89) În plus, Ryanair subliniază că termenul de prescripție în Irlanda este de șase ani și că, prin urmare, Ryanair nu păstrează neapărat înregistrări ale contractelor după expirarea acestei perioade. Prin urmare, Ryanair nu se poate baza pe nicio informație cu privire la această presupusă măsură de ajutor pentru a se apăra sau pentru a dovedi absența ajutorului sau compatibilitatea lui. De aceea, orice investigație în acest sens ar constitui o încălcare a dreptului la apărare al Ryanair și a dreptului la bună administrare. În final, Ryanair susține că nu a fost beneficiarul ajutorului de stat, ci că firma de consultanță a und o Gettmann, angajată de HCM, a fost beneficiarul ajutorului. Există o contradicție între constatarea Comisiei potrivit căreia HCM a acționat ca un „simplu intermediar" între landul Renania-Palatinat și Ryanair și faptul că HCM a finanțat 50 % din formare din fonduri proprii.

3.2.2. *Finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță*

(90) Conform deciziei de inițiere a procedurii, pentru a demonstra conformitatea acordurilor în cauză cu MEOP, Germania a furnizat o analiză a profitabilității acestora, constând în calcularea unei valori actualizate nete agregate a fluxurilor de trezorerie care pot fi atribuite contractelor. Comisia a criticat mai multe aspecte din această analiză. Comisia a refuzat companiei Ryanair accesul la dosar. Prin urmare, Ryanair nu este în măsură să prezinte observații cu privire la aspectele sesizate de Comisie împotriva analizei profitabilității furnizate de Germania.

3.2.3. *Contractele de marketing din 2005 și 2017 încheiate între landul Renania-Palatinat și Ryanair*

(91) În primul rând, Ryanair susține că exista o nevoie reală de servicii de marketing. Aeroportul Frankfurt-Hahn și regiunea din jurul aeroportului depind de veniturile generate de turism. A devenit o practică destul de obișnuită ca autoritățile regionale să realizeze o parte din promovarea mărcii lor pe site-uri și prin alte mijloace de comunicare oferite de companiile aeriene. Faptul că și marile orașe, precum Roma sau Paris, sunt nevoite să investească separat în publicitate internațională dovedește că orașele și regiunile mai puțin cunoscute au cu atât mai mult nevoie să investească în promovarea propriei imagini și mărci.

(92) În al doilea rând, serviciile de marketing furnizate de Ryanair răspund nevoilor de marketing ale cumpărătorilor lor. Scopul landului nu era de a face publicitate pentru legăturile aeriene operate de Ryanair către Londra-Stansted, Edinburgh, Newquay și Roma, ci de a promova în mod clar pe internet regiunea din jurul aeroportului Frankfurt-Hahn. Potrivit Ryanair, publicitatea pe site-ul său și marketingul în revistele de bord permit vizarea optimă a unui public captiv. Piața companiilor aeriene low-cost se caracterizează prin existența unei populații considerabile de pasageri nehotărâți care navighează pe site-ul companiilor aeriene pentru sugestii de destinații. În special pasagerii care caută oferte de ultim moment au doar o idee generală asupra tipului de destinație dorit (de exemplu, o destinație cu mult soare, un oraș istoric etc.) și își finalizează alegerea pe baza conținutului de marketing care le este adus în atenție. Site-ul și celelalte mijloace promoționale ale Ryanair se disting cu ușurință prin valoarea adusă beneficiarului publicității și cu siguranță nu sunt „comparabile", în această privință, cu cele ale vreunui alt transportator aerian – cu atât mai puțin cu site-ul oficial de turism al unei administrații locale, care este rareori vizitat de străini. Ryanair menționează în special unicitatea și atractivitatea site-ului său.

(93) În al treilea rând, menționarea rutelor în contractele din 2005 și 2017 nu urmărea promovarea Ryanair, ci landul este cel care are nevoie de angajamentele Ryanair cu privire la un anumit număr de zboruri și de pasageri, întrucât eficiența și eficacitatea publicității pentru regiune depind de vizibilitatea acesteia, care, la rândul său, depinde de numărul de potențiali turiști care vizitează site-ul Ryanair și de numărul de pasageri din aeronavele Ryanair expuși la mijloace de marketing la bord. Potrivit Ryanair, angajamentele cu privire la numărul de zboruri și de pasageri reprezintă cea mai bună garanție că serviciile de marketing ale Ryanair în numele landului beneficiază de o vizibilitate adecvată. În plus, creșterea numărului de pasageri care sosesc este de dorit pentru land. Din perspectiva unei autorități regionale, cum este landul, este mult mai probabil să genereze venituri non-aeronautice pentru regiune pasagerii care sosesc și care pleacă ulterior de pe aeroporturile acesteia decât pasagerii locali care utilizează aeroportul pentru zboruri către destinații externe. Pasagerii străini sunt mult mai susceptibili să cheltuiască bani în regiune în hoteluri, restaurante, pentru suveniruri, produse și servicii locale, închiriere de autoturisme etc., atracțiile regionale fiind, în mod firesc, mai interesante pentru pasagerii care sosesc.

(94) În subsidiar, Ryanair susține că este posibil ca landul să fi urmărit obiective economice prin contractele de marketing. Chiar și un acționar cu o cotă de 17,5 % poate urmări obiective economice. Chiar și o participație minoritară, cum era participația landului în cadrul FFHG înainte de 2009, poate justifica o analiză comună cu contractele de servicii aeroportuare din perspectivă juridică. Fraport și land Hessa, ceilalți doi acționari ai FFHG, erau, de asemenea, o societate deținută de stat și, respectiv, o entitate de stat. Cu alte cuvinte, chiar și înainte ca landul Renania-Palatinat să achiziționeze o participație de 82,5 % în cadrul FFHG la 1 ianuarie 2009, atât semnatarul contractului de marketing din 2005, cât și proprietarii FFHG reprezentau în ultimă instanță statul. Prin urmare, nu este imperativ să se concluzioneze că semnatarul acordului și FFHG nu pot fi considerați o entitate economică unică. Comisia ar trebui cel puțin să facă distincție între perioada cuprinsă între 4 noiembrie 2005 (semnarea contractului de marketing din 2005) și 31 decembrie 2008, în care landul a deținut 17,5 % din FFHG, și perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 2 august 2017, în care a deținut 82,5 % din FFHG.

(95) În plus, urmărirea unui interes general de către land nu exclude urmărirea simultană a unor interese comerciale. Este posibil ca landul să fi acționat în calitate de proprietar al unui „portofoliu de mărci".

(96) De asemenea, prețul serviciilor de marketing a fost stabilit la valoarea lor de piață. Prețul serviciilor de marketing în mass-media Ryanair reflecta popularitatea excepțională a site-ului Ryanair. Potrivit Ryanair, practica Comisiei, în special în cauzele *Marsilia* și *Bratislava* ([20]), susține această ipoteză. În cea de-a doua cauză menționată, Comisia a constatat că, inclusiv atunci când un aeroport nu plătește pentru servicii de marketing suplimentare pe site-ul companiei Ryanair, ci este doar menționat ca destinație pe site, nu se poate exclude posibilitatea ca acestei mențiuni să i se atribuie o anumită valoare.

(97) În final, Ryanair susține că nu a beneficiat de un avantaj. Ryanair susține că marketingul său pentru serviciile proprii este diferit în ceea ce privește conținutul și este sensibil la factorul timp. Serviciile de marketing ale Ryanair sunt achiziționate atât de cumpărători publici, cât și privați. Nu există nicio regulă conform căreia serviciile de marketing achiziționate de un client nu ar trebui să aducă beneficii altora.

3.2.4. *Contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 încheiate între FFHG și Ryanair*

(98) Potrivit Ryanair, decizia de inițiere a procedurii nu prezintă o analiză comparativă și aplică doar o analiză a profitabilității contractelor de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016, fără a furniza niciun motiv pentru excluderea analizei comparative. Comisia ar trebui să compare contractele companiei Ryanair cu aeroporturi publice despre care se presupune că implică ajutor de stat cu cele pe care le-a încheiat cu aeroporturi private și publice-private. Comisia ar trebui să se bazeze, ca punct de plecare, pe o abordare comparativă și să utilizeze o soluție bazată pe costuri numai în absența oricărei valori de referință disponibile, în conformitate cu jurisprudența UE. Având în vedere Hotărârea Chronopost ([21]) și Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat ([22]), se poate trece de la un test de comparație bazat pe piață la un test de profitabilitate bazat pe costuri/venituri numai în cazurile în care nu este disponibil un comparator cu un investitor privat. Prin urmare, Comisia ar trebui să se bazeze pe un test de profitabilitate (bazat pe costuri și venituri) doar în subsidiar.

(99) În ceea ce privește contractele de servicii aeroportuare din 2013 și 2015, Comisia a săvârșit o eroare de drept atunci când a constatat că o presupusă scădere a profitabilității (deși nu a fost cazul), nu lipsa profitabilității, este suficientă pentru a constata existența unui ajutor. Abordarea Comisiei presupune că un operator economic privat în economia de piață nu ar accepta niciodată o scădere a profiturilor ca urmare a renegocierii unor contracte din niciun motiv. În cazul în care această abordare ar fi confirmată, criteriul operatorului economic privat în economia de piață s-ar transforma într-o cerință de obținere a unor profituri constante sau în creștere. Acest lucru ar ignora circumstanțele

([20]) Decizia Comisiei (EU) 2016/1698 din 20 februarie 2014 privind măsurile SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) puse în aplicare de Franța în favoarea aeroportului din Marsilia Provence și a companiilor aeriene care utilizează aeroportul (JO L 260, 27.9.2016, p. 1); Decizia Comisiei 2011/60/EU din 27 ianuarie 2010 privind ajutorul de stat C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovacia – Acord între aeroportul din Bratislava și Ryanair (JO L 27, 1.2.2011, p. 24), punctul 114.

([21]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 3 iulie 2003, Chronopost/Ufex, cauzele conexate C-83/01 P, C-93/01 P și C-94/01 P, ECLI:EU:C:2003:388, punctele 38-40.

([22]) Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 262, 19.7.2016, p. 1), punctele 225-228.

frecvente în care un operator comercial poate accepta profituri mai mici. De exemplu, efectul net al unei reduceri a prețurilor introduse ca urmare a intrării pe piață a unui concurent ar putea fi o scădere a profiturilor, dar este posibil ca operatorul să fi avut totuși un comportament de maximizare a profitului. În acest caz, de exemplu, având în vedere modificările condițiilor de tranzacționare, ar fi putut fi logic ca FFHG să accepte o scădere a profitabilității pentru a răspunde eforturilor depuse de Ryanair pentru a salva operarea rutelor neperformante. De exemplu, în 2010, în Germania a fost introdusă o taxă de 8 EUR pentru pasagerii aerieni, iar în 2014 o taxă de securitate de 3,36 EUR (majorată ulterior la 4,4 EUR). De fiecare dată, părțile par să fi așteptat un an sau doi pentru a stabili dacă măsura trebuie să fie menținută sau retrasă în contextul impactului său negativ asupra traficului, înainte de a lua în considerare ajustări.

(100) Potrivit Ryanair, axându-se în mod strict pe scrisoarea de însoțire din 2013 și pe adnotarea din 2015 și neținând seama de imaginea mai largă a ajustării contractului de servicii aeroportuare din 2005, Comisia ar ignora principiul potrivit căruia „[...] în cadrul aplicării criteriului investitorului privat, este necesar să se aibă în vedere operațiunea comercială în ansamblul său [...]” ([23]).

(101) De asemenea, un raport din decembrie 2013 al firmei de consultanță în afaceri Oxera, comandat de Ryanair, arată că contractul de servicii aeroportuare din 2013 și contractul de servicii aeroportuare din 2015 au fost profitabile pentru aeroport atât în mod independent, cât și dacă aeroportul ar fi putut continua sau reînnoi un contract de servicii aeroportuare anterior. Acest lucru oferă elemente de probă solide care arată că ambele contracte sunt în conformitate cu MEOP.

(102) În ceea ce privește contractul de servicii aeroportuare din 2016, Ryanair susține că acesta a fost profitabil dintr-o perspectivă *ex ante*, astfel cum se arată în raportul elaborat de Oxera.

(103) În plus, Ryanair contestă faptul că contractul de servicii aeroportuare din 2016 este imputabil statului și implică resurse de stat. Contractul a fost semnat la 9 septembrie 2016, într-un moment în care landul tocmai ieșise dintr-o vânzare recentă eșuată a FFHG și era angajat în mod activ în vânzarea FFHG către un alt cumpărător și cu puțin timp (5 luni) înainte ca landul să semneze un contract de cumpărare de acțiuni cu HNA Airport Group GmbH, la 1 martie 2017. Având în vedere că pregătirea unui contract de cumpărare de acțiuni durează câteva luni, este previzibil că, la momentul semnării contractului de servicii aeroportuare din 2016, landul știa deja că FFHG va fi vândută către HNA Airport Group GmbH și că landul nu va trebui să execute contractul de servicii aeroportuare din 2016. Prin urmare, contractul de servicii aeroportuare din 2016 a fost semnat de land, dar în numele HNA Airport Group GmbH. Întrucât HNA Airport Group GmbH nu este o entitate de stat, resursele sale financiare nu sunt resurse de stat, iar contractul nu era imputabil statului.

3.3. **Observațiile prezentate de FFHG**

3.3.1. *Contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 dintre FFHG și Ryanair*

(104) FFHG face referire la raportul Oxera prezentat de Ryanair și reiterează faptul că contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 sunt în conformitate cu MEOP.

(105) FFHG contestă îndoielile exprimate de Comisie în ceea ce privește momentul apariției și ipotezele studiului PwC din 2016. În ceea ce privește momentul apariției, FFHG explică faptul că previziunile PwC au fost puse la dispoziția FFHG sub formă de proiect înainte de versiunea finală a raportului, prin urmare au fost luate în considerare înainte de încheierea contractului de servicii aeroportuare din 2016. Schema de stimulente prevăzută în contract (așa-numita „schemă de creștere”) este concepută astfel încât Ryanair să nu primească o reducere a taxei per pasager în cazul în care numărul de pasageri scade sau rămâne același în comparație cu anul precedent. Prin urmare, se putea presupune *ex ante* că traficul de pasageri al Ryanair va crește pe durata contractului de servicii aeroportuare din 2016. Planul de afaceri al FFHG pentru 2017 preconiza, de asemenea, o creștere a numărului total de pasageri cu [5-10] % între 2016 și 2017. În plus, preocupările Comisiei cu privire la lipsa unei evaluări a riscurilor din studiul

([23]) Hotărârea Tribunalului din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punctul 59.

PwC au fost abordate în raportul Oxera. Același lucru este valabil și pentru preocupările Comisiei cu privire la riscul ca Ryanair să își fi încetat imediat toate activitățile pe aeroportul Frankfurt-Hahn începând din 2016. Calculul din studiul Oxera se bazează pe o rată de creștere anuală de [3,5-4,0] %, care corespunde performanței industriei la momentul respectiv. Dacă Ryanair ar fi putut beneficia de schema de stimulente, valoarea contractului de servicii aeroportuare din 2016 ar fi crescut de la [20-25] de milioane EUR (în scenariul de bază) la [25-30] de milioane EUR.

3.3.2. *Finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță*

(106) FFHG susține că finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță este în conformitate cu MEOP. FFHG contestă îndoielile Comisiei cu privire la aspectele metodologice ale analizei profitabilității prezentate în decizia de inițiere a procedurii.

(107) În primul rând, valoarea amortizării a fost deja exclusă din fluxurile de trezorerie calculate de Germania.

(108) În al doilea rând, costul de aproximativ [100 000-200 000] EUR al investiției inițiale a fost deja luat în considerare și, chiar dacă nu ar fi fost luat în considerare (deși nu a fost cazul), adăugarea lui ar conduce totuși la o valoare actualizată netă („VAN") pozitivă.

(109) În al treilea rând, FFHG explică faptul că fluxurile de trezorerie de intrare anuale puse sub semnul întrebării în decizia de inițiere a procedurii vizau, de fapt, fie costurile de colectare anuale și/sau costurile auxiliare fixe care reprezintă fluxuri de trezorerie *de ieșire* și au fost calculate în mod corespunzător în analiza profitabilității, fie dobânzile, a căror excludere din analiza profitabilității ar avea un impact pozitiv asupra VAN.

(110) În al patrulea rând, rata de actualizare de [4,0-4,5] % pe care decizia de inițiere a procedurii (considerentul 266) o pune sub semnul întrebării ca fiind prea scăzută era, de fapt, mai degrabă prudentă. Chiar presupunând că [5-10] % ar fi putut fi o rată de actualizare alternativă adecvată, această rată de actualizare mai mare ar fi avut un impact pozitiv, nu unul negativ, asupra VAN ca urmare a profilului fluxului de trezorerie al acestor contracte, deoarece plata specială a chiriei efectuată de Ryanair pentru 2010 a reprezentat un flux de trezorerie de intrare semnificativ de [0-5] milioane EUR și în fiecare dintre următorii 14 ani urma să se înregistreze un flux de trezorerie de ieșire foarte mic. Prin urmare, FFHG concluzionează că majorarea ratei de actualizare ar conduce totuși la concluzia că contractele erau conforme cu MEOP.

4. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE GERMANIA

4.1. În ceea ce privește măsurile referitoare la FFHG

4.1.1. *Garanția acordată de landul Renania-Palatinat în favoarea FFHG*

(111) Germania neagă existența unui avantaj economic și, ca alternativă, face trimitere la Regulamentul (UE) nr. 1407/2013 al Comisiei ([24]).

(112) În ceea ce privește avantajul economic, Germania reiterează faptul că au fost îndeplinite condițiile cumulative din Comunicarea Comisiei cu privire la aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutoarele de stat sub formă de garanții ([25]) („Comunicarea privind garanțiile"). Într-adevăr, Germania susține că: (a) împrumutatul nu se afla în dificultăți financiare la momentul încheierii contractului; (b) domeniul de aplicare al garanției putea fi determinat la momentul emiterii sale; și (c) aceasta nu acoperea mai mult de 80 % din obligație. Potrivit Germaniei, primele două dintre aceste condiții nu au fost contestate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii. Singura îndoială exprimată de Comisie în decizia de inițiere a procedurii pare să se refere la ultima dintre condițiile cumulative menționate mai sus, și anume faptul că FFHG a plătit un preț orientat către piață pentru garanție. În acest sens, Germania susține că prețul este orientat către piață.

([24]) Regulamentul (UE) nr. 1407/2013 al Comisiei din 18 decembrie 2013 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ajutoarelor *de minimis* (JO L 352, 24.12.2013, p. 1).

([25]) Comunicarea Comisiei cu privire la aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutoarele de stat sub formă de garanții (JO C 155, 20.6.2008, p. 10).

(113) În primul rând, Germania susține că landul nu dispune de expertiza necesară pentru a calcula prima de garanție conformă cu condițiile pieței și era de așteptat în mod rezonabil ca rezultatele [firmei de consultanță] să fie exacte. Germania susține că, în practică, nu era de așteptat ca landul, nici în ceea ce privește costurile, să pună în discuție raportul [firmei de consultanță] în lipsa oricărei îndoieli cu privire la exactitatea acestuia și la faptul că el putea genera un avantaj, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, pentru FFHG. Germania susține că nu este necesar să se stabilească dacă calculul Comisiei este corect sau nu, întrucât landul a utilizat un terț competent pentru a stabili o primă de garanție care este în conformitate cu primele de pe piață și, astfel, și-a îndeplinit obligația care îi revine în temeiul legislației UE privind ajutoarele de stat. Landul subliniază că, în acest caz particular, părțile ar fi convenit asupra unei alte prime de garanție dacă [firma de consultanță] ar fi ajuns la o concluzie diferită. Prin urmare, landul prezumă că s-a creat o încredere legitimă care ar trebui luată în considerare de Comisie.

(114) În al doilea rând, Germania susține că garanția care face obiectul evaluării este o garanție de executare a contractului (*Vertragserfüllungsbürgschaft*). Potrivit Germaniei, acest tip de garanție implică un beneficiu pentru garant (adică landul) în cazul în care garanția este executată (*Bürgschaftsfall*), care ar trebui luat în considerare la stabilirea primei de garanție. O garanție de executare a contractului ar trebui evaluată în funcție de alte criterii decât garanția pentru garantarea unui împrumut, deoarece reduce riscul de neîndeplinire a obligațiilor pentru garant. Într-adevăr, Germania explică faptul că, în cazul neîndeplinirii obligațiilor de către FFHG, suma garantată urma să fie plătită de land societății Haitec numai după restituirea proprietății de către Haitec. Prin urmare, în cazul în care garanția ar fi fost executată, landul ar fi primit proprietatea, inclusiv hangarul de mentenanță care a fost construit între timp pe aceasta, fără a datora nicio compensație societății Haitec. Un astfel de hangar de mentenanță ar putea fi utilizat chiar și fără operațiuni de zbor și cel puțin ar menține, dacă nu chiar ar crește, valoarea proprietății.

(115) În cazul în care garanția nu ar fi fost executată, atât timp cât landul ar fi fost încă acționar al FFHG, landul ar fi beneficiat și de pe urma transferării proprietății înapoi către FFHG, deoarece astfel ar fi crescut valoarea totală a acțiunilor FFHG.

(116) Chiar și după transferul acțiunilor landului către investitorul privat HNA, landul avea în continuare un avantaj, deoarece FFHG era obligată să transfere proprietatea către land dacă era executată garanția ([26]). Faptul că proprietatea ar fi valoroasă datorită hangarului de mentenanță construit pe aceasta ar reduce riscul real de neplată al landului.

(117) Presupunerea FFHG și a landului de la momentul acordării garanției, potrivit căreia vânzarea către Haitec ar conduce la o creștere durabilă a valorii parcelei respective, a fost confirmată retroactiv, întrucât investițiile de aproximativ 40 de milioane EUR realizate de Haitec s-au dovedit a fi semnificativ mai mari decât se prevăzuse inițial.

(118) În plus, Germania susține că, chiar dacă se presupune că prima de garanție calculată de Comisie este corectă și că diferența dintre prima stabilită de [firma de consultanță] (2,56 %) și prima stabilită de Comisie (3,10-4,41 %) constituie un avantaj economic pentru FFHG, acest avantaj constă doar într-o diferență de 0,54 puncte, adică o diferență anuală de 33 480 EUR. După trei ani, suma totală de 100 440 EUR ar fi în continuare considerabil mai mică decât suma stabilită la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1407/2013.

(119) În final, Germania nu are cunoștință de nicio legătură între societatea-mamă a Haitec (City Leasing Ltd) și Ryanair.

4.1.2. *Vânzarea „dublă” de către FFHG a unei parcele de teren*

(120) Germania informează Comisia că, contrar celor prevăzute în contractul de vânzare din 2014 dintre FFHG și landul Renania-Palatinat, nu a fost elaborată nicio expertiză atunci când FFHG și-a exercitat dreptul de retragere. În schimb, transferul parcelei „housing” a avut loc la valoarea de zero EUR, adică același preț ca și vânzarea inițială.

([26]) Contractul de cumpărare de acțiuni încheiat cu HNA, secțiunea 8.2 punctul 4.

(121) Germania justifică această decizie susținând că nu a existat niciun indiciu că prețurile parcelei „housing” s-ar fi modificat în perioada cuprinsă între contractul de vânzare din 2014 și exercitarea dreptului de retragere în 2016. În plus, Germania observă că expertiza inițială elaborată de Comitetul de expertiză pentru valori imobiliare pentru zona Osteifel-Hunsrück, comandată de landul Renania-Palatinat și completată de un raport al SGD Nord, a ajuns la concluzia unei valori negative semnificative a parcelei (aproximativ [– 5-– 2] milioane EUR, pe baza unei estimări a costului de demolare a clădirilor și de reabilitare a terenului de [4-6] milioane EUR și pe baza unei valori de vânzare pozitive a terenului, după ce clădirile au fost demolate și terenul reabilitat, de [1-4] milioane EUR). Pentru a-și sublinia și mai mult poziția, Germania a solicitat o nouă expertiză din partea Comitetului de expertiză pentru valorilor imobiliare pentru zona Osteifel-Hunsrück, după ce i-a fost notificată decizia de inițiere a procedurii, pentru a evalua dacă, pe baza informațiilor disponibile la momentul exercitării dreptului de retragere, valoarea de piață a parcelei „housing” era într-adevăr zero EUR. Această expertiză confirmă analiza Germaniei. Germania explică faptul că oferirea de către ADC a unui preț de vânzare mai mare poate fi rezultatul unor speculații potrivit cărora parcela „housing” putea fi dezvoltată cu succes după privatizarea aeroportului. Această așteptare subiectivă a unui investitor privat (care nu pare să fi fost satisfăcută, întrucât terenul este încă neutilizat) nu poate pune sub semnul întrebării analiza obiectivă efectuată de land la momentul vânzării, confirmată de expertiza ulterioară.

4.2. **În ceea ce privește măsurile de ajutor potențial în favoarea Ryanair**

4.2.1. *Contractele de marketing din 2005 și 2017 dintre landul Renania-Palatinat și Ryanair*

(122) Germania susține că contractul de marketing din 2005 este independent de serviciile aeroportuare oferite de FFHG și că plățile efectuate de landul Renania-Palatinat către Ryanair corespund prețurilor pieței. În acest sens, Germania a comparat prețurile percepute de Ryanair cu cele percepute de alte site-uri pentru campanii publicitare similare. În plus, Germania susține că turismul este important pentru economia landului Renania-Palatinat și că strategia pentru turism instituită în 2015 pune un accent deosebit pe piața externă și, prin urmare, atragerea unui număr mai mare de turiști din străinătate deține un loc special în strategia de marketing a landului Renania-Palatinat. În acest context, Germania consideră că publicitatea pe site-ul Ryanair este cea mai eficientă, datorită faptului că utilizatorii internaționali vizitează site-ul respectiv.

(123) Din punctul de vedere al Germaniei, contractele de marketing din 2005 și 2017 au constituit măsuri de promovare a turismului, nu o promovare a Ryanair. Prin urmare, contractele de marketing au fost concepute în conformitate cu condițiile pieței, și anume plățile furnizate de land au fost, în fiecare caz, corelate cu servicii de marketing cu valoare adăugată.

(124) Serviciile specifice au fost furnizate de Ryanair ca servicii de marketing separate, independente de operațiunile de zbor din landul Renania-Palatinat sau din apropierea acestuia. Mai precis, scopul a fost de a promova landul Renania-Palatinat ca destinație turistică și de a crește ponderea turiștilor care petrec cel puțin o noapte în Renania-Palatinat în rândul pasagerilor Ryanair care sosesc pe aeroporturi comerciale situate în landul Renania-Palatinat sau în apropierea acestuia (trafic de intrare). Printre acestea se numără, pe lângă aeroportul Frankfurt-Hahn, aeroporturile Karlsruhe/Baden-Baden, Strasbourg, Saarbrücken, Luxemburg, Köln-Bonn și Frankfurt-Main. Ultimul contract de marketing a fost încheiat în octombrie 2017, când privatizarea aeroportului Frankfurt-Hahn fusese deja finalizată prin transferul acțiunilor deținute de land, în vara anului 2017.

(125) Potrivit Germaniei, această abordare largă a landului, în special includerea diverselor aeroporturi, contrazice și ipoteza Comisiei (considerentul 239 din decizia de inițiere a procedurii) potrivit căreia măsurile de marketing au vizat în principal promovarea serviciilor aeriene ale Ryanair către și dinspre Renania-Palatinat. Acest lucru este contrazis de faptul că majoritatea pasagerilor transportați de Ryanair de pe aeroportul Frankfurt-Hahn pleacă ([75-80] % din traficul de pasageri de pe Frankfurt-Hahn pleacă, după cum reiese dintr-un studiu al Dornier Consulting prezentat de Germania). Ipoteza Comisiei potrivit căreia obiectivul de promovare a turismului „nu a fost atins” trebuie respinsă ca fiind pur speculativă. Comisia nu a înțeles că contractele de marketing nu vizau doar creșterea numărului de pasageri. Germania respinge opinia preliminară a Comisiei potrivit căreia contractele de marketing din 2005 și 2017 au implicat, de fapt, ajutor pentru funcționare în favoarea Ryanair. În special, Germania subliniază că obligațiile Ryanair în temeiul contractului de marketing din 2017 puteau fi îndeplinite și dacă turiștii care călătoriseră către alte aeroporturi situate în afara landului ar fi fost aduși în Renania-Palatinat și ar fi rămas acolo peste noapte.

(126) Ryanair a fost aleasă ca parte contractantă deoarece are un nivel ridicat de competență în domeniul marketingului bazat pe locație și deoarece, în calitate de companie aeriană, Ryanair transportă turiști către aeroporturi situate în land sau în vecinătatea acestuia de la diverse aeroporturi. Ryanair era fost în mod realist în măsură să aducă un număr mare de vizitatori în land, deoarece Ryanair deservește un număr mare de aeroporturi situate în land și în jurul acestuia, acumulase o prezență importantă pe piață în sectorul de marketing de-a lungul anilor și era cunoscută pentru furnizarea de servicii de marketing eficiente.

(127) Germania susține că serviciile de marketing puteau fi achiziționate fără licitație publică, deoarece legislația germană privind achizițiile publice prevede o exceptare atunci când un singur operator, Ryanair, este în mod realist în măsură să presteze serviciile. De asemenea, deoarece achiziția făcea parte din sarcinile sale de politică publică, și anume promovarea turismului și a dezvoltării economice regionale, landul Renania-Palatinat a acționat ca un cumpărător public care își urmărea obiectivul de politică publică.

(128) În plus, FFHG nu ar fi participat în niciun fel la încheierea contractelor de marketing. Prin urmare, Comisia ar trebui să separe strategia de marketing de dezvoltarea aeroportului Frankfurt-Hahn.

(129) Germania susține, de asemenea, că prețurile pentru serviciile de marketing erau conforme cu condițiile pieței. La începutul anului 2017, a fost contractat un expert extern și independent cu expertiză specifică atât în sectorul turismului, cât și în cel aeroportuar. Acesta a stabilit prețurile de piață pentru serviciile de marketing prin intermediul unui exercițiu de evaluare comparativă și al unui studiu de piață, care au arătat că oferta Ryanair era cea mai avantajoasă. Expertul a identificat apoi diverse aspecte care trebuiau luate în considerare pentru ca contractul de marketing din 2017 să fie în conformitate cu condițiile pieței, de exemplu o durată limitată la maximum 3 ani și o monitorizare independentă.

(130) Ryanair și landul Renania-Palatinat au convenit că plățile vor fi efectuate numai dacă numărul vizitatorilor care rămân peste noapte pentru perioada relevantă este documentat în mod corespunzător pe baza unor metodologii și standarde de piață general acceptate. Societatea Coyne Research a fost însărcinată cu monitorizarea respectării de către Ryanair a termenilor contractului. Germania explică faptul că, între trimestrele [...] și [...] din [...], Ryanair a adus peste [...] vizitatori care au rămas peste noapte în Renania-Palatinat ([...] % prin intermediul aeroportului Frankfurt-Hahn).

(131) Ca urmare a inițierii de către Comisie a procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din TFUE, landul Renania-Palatinat a reziliat contractul începând cu 31 decembrie 2018.

4.2.2. *Sprijinul pentru formare acordat companiei Ryanair*

(132) Germania a confirmat că Ryanair a fost beneficiarul final al plăților din partea landului și că HCM a fost doar un intermediar. Germania a formulat patru observații suplimentare: în primul rând, plățile nu constituie ajutor de stat; în al doilea rând, valoarea finanțării despre care se presupune că a fost acordată companiei Ryanair potrivit reclamantului este incorectă; în al treilea rând, Germania nu poate furniza informațiile solicitate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii și în al patrulea rând, termenul de prescripție pentru o potențială recuperare a expirat deja.

(133) În ceea ce privește primul punct, Germania susține că plățile către Ryanair pentru sprijinul pentru formare nu constituie ajutor de stat deoarece nu se referă la o activitate economică. De fapt, aceste plăți finanțează măsuri de politică privind piața forței de muncă. Prin urmare, acestea privesc exercitarea prerogativelor de putere publică. Beneficiarul plății a fost Ryanair, deoarece Ryanair a furnizat servicii care au permis HCM, cu ajutorul a und o Gettmann, să pună în aplicare activitățile, și anume să realizeze formarea.

(134) În ceea ce privește al doilea punct, Germania formulează trei observații. În primul rând, finanțarea a fost furnizată doar cu o dovadă corespunzătoare a utilizării, iar intensitatea finanțării a fost limitată la 50 %. În al doilea rând, afirmația Lufthansa potrivit căreia avocatul landului a recunoscut în cursul unei ședințe în cauza T-492/15 ([27]) că landul a furnizat efectiv companiei Ryanair un ajutor pentru funcționare ilegal nu este cunoscută nici de Germania, nici de land și nici nu se menționează o astfel de recunoaștere în procesul-verbal al ședinței de judecată. Lufthansa ar fi putut accesa fișierele audio ale ședinței de judecată ca element de probă al acestei afirmații, dar nu a făcut acest lucru. În al treilea rând, Lufthansa deduce din rapoartele anuale ale HCM că landul a acordat un sprijin în valoare totală de cel puțin 2,7 milioane EUR. Declarațiile Lufthansa sunt neconcludente și nu există indicii că fondurile transferate către HCM au fost utilizate în mod abuziv și nu au fost utilizate pentru măsurile de politică socială avute în vedere.

(135) În ceea ce privește al treilea punct, Germania reiterează dificultatea de a furniza mai multe informații, având în vedere că perioada de arhivare conform legislației germane este de 10 ani și a expirat. Prin urmare, în ceea ce privește analiza Comisiei din decizia de inițiere a procedurii potrivit căreia măsura în cauză ar putea fi considerată ajutor pentru formare în sensul RGECA, Germania a răspuns că, din cauza documentației incomplete, landul nu poate stabili dacă au fost îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 31 din RGECA. Landul nu știe dacă și, în caz afirmativ, în ce măsură persoanele care au participat la aceste programe de formare au fost angajate de Ryanair după încheierea formării. Autoritățile germane nu știu dacă și, în caz afirmativ, în ce măsură Ryanair suportă în mod normal costurile de formare pentru diferitele categorii de angajați ai săi și în ce situații angajații pot fi nevoiți să suporte ei înșiși costurile de formare (pe o bază *proporțională*).

(136) În ceea ce privește al patrulea punct, Germania observă că întrebarea dacă condițiile cumulative pentru existența ajutorului de stat sunt îndeplinite în cazul de față nu este relevantă, deoarece orice recuperare ar fi, în orice caz, prescrisă după 10 ani, în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (UE) 2015/1589. În conformitate cu articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/1589, începutul perioadei se calculează de la data acordării ajutorului, data ultimei plăți fiind decisivă. Ultima plată a avut loc la sfârșitul anului 2003, așadar termenul de prescripție a expirat la sfârșitul anului 2013. Germania susține că sprijinul pentru formare a fost examinat pentru prima dată în cererea de informații a Comisiei din 13 martie 2017. La acel moment, termenul de prescripție expirase deja de peste trei ani și, prin urmare, nu mai putea fi întrerupt.

4.2.3. *Finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță*

(137) Germania contestă existența unui ajutor de stat pe motiv că decizia de a construi hangarul de mentenanță și finanțarea școlii pentru echipaj și piloți au reprezentat o decizie autonomă a conducerii FFHG.

(138) De asemenea, Germania respinge afirmația reclamantului potrivit căreia numai principalele tipuri de aeronave utilizate de Ryanair la momentul respectiv (Boeing 737) puteau beneficia de întreținute în hangarul de mentenanță. Acolo puteau fi operate și alte aeronave pentru distanțe medii, cum ar fi Airbus A320. Germania a explicat că hangarul de mentenanță este proiectat să aibă o durată de viață utilă de aproximativ 30 de ani. Întrucât contractul cu Ryanair este încheiat pe o perioadă de 15 ani, FFHG nu ar fi avut niciun interes în proiectarea unui hangar de mentenanță pentru utilizarea exclusivă a Ryanair.

(139) Germania susține că nu există niciun element de probă care să susțină constatarea unui avantaj acordat Ryanair prin încheierea contractelor. FFHG a efectuat un studiu detaliat privind profitabilitatea, care a fost prezentat consiliului de supraveghere. Unele dintre ipotezele din acest studiu au fost puse sub semnul întrebării de către Comisie. Germania nu dispune de niciun element de probă care să arate că, la momentul respectiv, ipotezele conducerii erau în mod vădit incorecte din perspectiva *ex ante* relevantă.

(140) În plus, Germania subliniază că, chiar dacă în cazul de față s-ar presupune că s-a acordat un ajutor companiei Ryanair în temeiul legislației privind ajutoarele de stat și că măsura era imputabilă statului (deși nu era), un astfel de ajutor pentru investiții ar putea fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) din TFUE și al Orientărilor comunitare din 2005 privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale ([28]) („Orientările din 2005 privind sectorul aviației") aplicabile la momentul respectiv.

([27]) Deutsche Lufthansa AG/Comisia, ședința din 9 iulie 2018.
([28]) JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

(141) În final, Germania susține că finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță ar fi compatibilă cu piața internă. Potrivit Germaniei, prin construirea hangarului de mentenanță și prin construirea școlii pentru echipaj și piloți au fost create aproximativ 50 de locuri de muncă calificate. Germania consideră că infrastructura creată era necesară și adecvată pentru atingerea obiectivului de dezvoltare regională, după cum o demonstrează buna utilizare a acesteia, care satisface și perspectivele pe termen mediu.

4.2.4. *Contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 dintre FFHG și Ryanair*

(142) Germania își menține poziția potrivit căreia contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 încheiate între FFHG și Ryanair nu constituie ajutor de stat. În plus, Germania subliniază că, contrar ipotezei Comisiei din decizia de inițiere a procedurii (considerentele 108 și 109), evaluarea și raționamentul Germaniei nu s-au schimbat în timp.

(143) Modificarea și adaptarea bazei contractuale într-o perioadă de aproximativ 15 ani reprezintă o practică obișnuită în acest sector. Acest lucru se explică, de exemplu, prin modificările aduse cadrului de reglementare aplicabil, în special prin faptul că în această perioadă au fost introduse de două ori orientări noi ale Comisiei privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene, care au redefinit practica exploatării unui aeroport regional.

(144) Germania are îndoieli cu privire la posibilitatea imputării vreunui avantaj statului. Germania reiterează faptul că conducerea FFHG de la momentul respectiv a acționat în mod independent, ceea ce înseamnă că astfel de contracte au fost negociate în mod independent cu Ryanair. În special, aceste contracte nu necesitau aprobarea consiliului de supraveghere (*Aufsichtsrat*), ci puteau fi încheiate în mod legal numai de conducere.

(145) Faptul că landul Renania-Palatinat a încheiat contracte de marketing cu Ryanair în 2005 și din nou, ulterior, în 2017 nu arată că landul intenționa să mențină și să promoveze activitățile de transport aerian ale Ryanair pe aeroportul Frankfurt-Hahn.

(146) În plus, Germania are îndoieli cu privire la existența selectivității în lumina celei mai recente jurisprudențe a instanțelor Uniunii. Germania susține că simplul fapt că s-a încheiat un acord bilateral nu poate, în sine, să justifice selectivitatea. În Hotărârea sa în cauza T-77/16 din 13 decembrie 2018 ([29]), Tribunalul a subliniat că simplul fapt că acordurile bilaterale se abat de la cerințele listei de taxe aplicabile sau ale altor acorduri bilaterale nu dă naștere la selectivitate. De fapt, Comisia trebuie să fie în măsură să demonstreze că condițiile acordate unei companii aeriene diferă de cele care s-ar aplica altor companii aeriene. Germania explică faptul că contractele de servicii aeroportuare din 2013 și 2015 nu prevăd noi taxe de aeroport care să se abată de la regimul general al taxelor de aeroport aplicabil pe aeroportul Frankfurt-Hahn. De fapt, contractele de servicii aeroportuare din 2013 și 2015 reprezintă o prelungire suplimentară a condițiilor existente pentru o perioadă de trei și, respectiv, cinci ani.

(147) În opinia Germaniei, taxele convenite cu Ryanair sunt în conformitate cu regimul general al taxelor de aeroport aplicabil pe aeroportul Frankfurt-Hahn, care a rămas în mare măsură neschimbat din 2006. Singura diferență dintre scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016 și regimul general al taxelor de aeroport aplicabil pe aeroportul Frankfurt-Hahn este că taxele de aeroport de [...] EUR per pasager care pleacă se aplică deja de la [...] pasageri care pleacă și care sosesc, nu doar de la [...] pasageri. În plus, Germania susține că orice altă companie aeriană care ar genera un volum comparabil de pasageri ar fi putut utiliza aeroportul în condiții comparabile și nediscriminatorii, adică ar fi putut încheia un contract similar cu FFHG.

(148) Germania susține, de asemenea, că scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016 a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață și a prezentat o analiză a profitabilității marginale elaborată de PwC („studiul PwC") în acest scop. Considerentul 287 din decizia de inițiere a procedurii a indicat că studiul a fost comandat cu cel mult două zile înainte de încheierea scrisorii de însoțire nr. 2 din 2016. Germania a clarificat faptul că studiul PwC era în curs de pregătire și fusese discutat cu FFHG de multă vreme, prin urmare era pe deplin cunoscut de conducerea FFHG la încheierea contractului. În consecință, Germania contestă faptul că studiul a fost comandat cu numai două zile înainte de încheierea contractului. De fapt, Germania explică faptul că PwC a sprijinit procesul de negociere încă de la început.

([29]) Hotărârea Tribunalului din 13 decembrie 2018, Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia, T-77/16, ECLI:EU:T:2018:947.

(149) În plus, Germania susține că nu există niciun avantaj acordat Ryanair prin scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016 și că evaluarea PwC este corectă. În cei doi ani care au urmat încheierii contractului, numărul de pasageri a depășit 2 milioane, fiind în medie de aproximativ 2,28 milioane, adică cu mai mult de [7-10] % peste previziuni.

(150) În acest context, Germania subliniază, de asemenea, că contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 nu conține nicio dispoziție care să prevadă că taxele de aeroport de [...] EUR per pasager se aplică de la [...] pasageri care pleacă și sosesc. Acest lucru nu a fost necesar, deoarece contractul prin scrisoare de însoțire prevede în mod expres că costurile pentru pasagerii care pleacă nu sunt incluse în contractul prin scrisoare de însoțire din 2013. De fapt, baza pentru taxele de aeroport pentru pasagerii care pleacă și sosesc a fost întotdeauna regimul taxelor de aeroport aplicabil pe aeroportul Frankfurt-Hahn, care se aplică în mod egal tuturor utilizatorilor aeroportului Frankfurt-Hahn. Prin urmare, taxele convenite cu Ryanair erau în conformitate cu regimul taxelor de aeroport din 2012 aplicabil pe aeroportul Frankfurt-Hahn, care a rămas aproape neschimbat din 2006. Germania subliniază că Comisia a constatat deja că regimul taxelor de aeroport din 2006 aplicabil pe aeroportul Frankfurt-Hahn nu conferea un avantaj economic utilizatorilor aeroportului ([30]).

(151) În plus, scopul principal al adnotării din 2015 a fost de a prelungi contractele existente până la 31 martie 2017 pentru a asigura securitatea juridică la începutul procesului de privatizare. Adnotarea din 2015 include o serie de aspecte, dintre care unele erau anterior nereglementate, cum ar fi sprijinirea Ryanair în căutarea unor capacități de hangar. Totuși, unele dispoziții erau atât de generale și nespecifice (de exemplu, „cooperează pentru a găsi spații de hangar ieftine"), încât pare evident că părțile și-au exprimat simple intenții în această privință. Totuși, acest lucru nu a dat naștere unor obligații juridice cu consecințe monetare cuantificabile concrete care ar fi putut face obiectul unei analize economice. Dimpotrivă, ar fi fost nevoie de clarificări contractuale suplimentare, care nu au avut loc.

5. EVALUAREA MĂSURILOR

5.1. Existența ajutorului

(152) Conform articolului 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

(153) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru ca o măsură să constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, toate cele patru condiții de mai jos trebuie să fie îndeplinite. Sprijinul financiar trebuie să fie acordat de stat sau prin intermediul resurselor de stat, să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri, să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(154) În secțiunile următoare, Comisia va evalua dacă măsurile descrise mai sus în secțiunea 2 îndeplinesc aceste criterii cumulative și, prin urmare, constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.1. *În ceea ce privește măsurile de ajutor potențial în favoarea FFHG*

5.1.1.1. Garanția acordată de landul Renania-Palatinat în favoarea FFHG

5.1.1.1.1. Noțiunea de întreprindere și de activitate economică

(155) Comisia concluzionează, în conformitate cu decizia de inițiere a procedurii, că FFHG este o întreprindere care desfășoară o activitate economică în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE (a se vedea considerentele 148 și 149 din decizia de inițiere a procedurii).

([30]) Decizia (UE) 2016/789 a Comisiei din 1 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/2007) pus în aplicare de Germania referitor la finanțarea aeroportului Frankfurt-Hahn și relațiile financiare dintre aeroport și compania aeriană Ryanair (JO L 134, 24.5.2016, p. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/789/oj), considerentul 494.

5.1.1.1.2. Utilizarea resurselor de stat și imputabilitatea statului

(156) Comisia consideră, în conformitate cu decizia de inițiere a procedurii (a se vedea considerentul 150), că garanția este imputabilă statului și implică resurse de stat.

5.1.1.1.3. Avantajul economic

(157) Decizia de inițiere a procedurii nu a ajuns la o concluzie cu privire la avantajul economic.

(158) Întrebarea este dacă garanția acordată de land societății FFHG, în special prețul garanției convenite între FFHG și land, constituie un avantaj economic. În acest scop, trebuie să se stabilească dacă garanția respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață, *și anume* trebuie să se evalueze dacă, în circumstanțe similare, un investitor privat de dimensiuni comparabile care își desfășoară activitatea în condiții normale ale unei economii de piață ar fi putut fi determinat să acorde garanția în cauză ([31]).

(159) Secțiunea 3 din Comunicarea Comisiei din 2008 cu privire la aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutoarele de stat sub formă de garanții ([32]) („Comunicarea privind garanțiile") stabilește o serie de condiții pentru a facilita evaluarea conformității unei garanții cu principiul operatorului economic privat în economia de piață și a posibilității de a exclude existența unui avantaj.

(160) Condițiile cumulative prevăzute la punctul 3.2 din Comunicarea privind garanțiile care trebuie îndeplinite pentru a exclude prezența unui avantaj economic sunt următoarele: (a) beneficiarul garanției nu se află în dificultate financiară; (b) acoperirea oferită de garanție poate fi determinată în mod corespunzător în momentul acordării; (c) garanția nu acoperă mai mult de 80 % din creditul neachitat sau din altă obligație financiară; și (d) pentru garanție se achită prețul corespunzător prețului pieței.

(161) Landul și FFHG au convenit asupra unei prime de garanție de 2,56 % pe baza unei evaluări efectuate de un consultant contractat în acest scop ([33]). În evaluarea sa, consultantul contractat de autoritățile germane a estimat mai întâi ratingul de soliditate financiară individuală al FFHG cu instrumentul RiskCalc al Moody's. Pe baza rapoartelor financiare auditate ale FFHG pentru 2012, ratingul de soliditate financiară individuală a fost evaluat la [...] pentru un an și la [...] pentru cinci ani ([34]). Consultantul autorităților germane a ajustat acest rating de soliditate financiară individuală pe baza caracteristicilor specifice contractului ale garanției, obținând o estimare de [...] (corespunzătoare pentru [...] pe scara Standard & Poor's).

(162) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la estimările consultanților contractați de autoritățile germane. Îndoielile se refereau la metoda aplicată, precum și la relevanța datelor utilizate pentru stabilirea primei de garanție. În plus, reclamantul și-a exprimat îndoielile cu privire la aplicabilitatea principiului operatorului de piață.

(163) Prin urmare, Comisia va evalua dacă principiul operatorului de piață este aplicabil și, în caz afirmativ, dacă prima de garanție de 2,56 % este conformă cu condițiile pieței.

([31]) A se vedea, de exemplu, Hotărârea Curții de Justiție din 21 martie 1990, Belgia/Comisia („Tubemeuse"), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punctul 29; Hotărârea Curții de Justiție din 21 martie 1991, Italia/Comisia („Alfa Romeo"), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punctele 18 și 19; Hotărârea Tribunalului din 30 aprilie 1998, Cityflyer Express/Comisia, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punctul 51; Hotărârea Tribunalului din 21 ianuarie 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke și Lech-Stahlwerke/Comisia, cauzele conexate T-129/95, T-2/96 și T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, punctul 104; Hotărârea Tribunalului din 6 martie 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale și Land Nordrhein-Westfalen/Comisia, cauzele conexate T-228/99 și T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

([32]) JO C 155, 20.6.2008, p. 10.

([33]) Considerentul 21.

([34]) Estimarea ratingului FFHG utilizând instrumentul RiskCalc al Moody's și situațiile financiare neauditate pentru 2012 este egală cu [...].

5.1.1.1.3.1. Aplicabilitatea principiului operatorului economic privat în economia de piață

(164) Prima întrebare este dacă se poate considera, pe baza unei analize economice, că comportamentul landului Renania-Palatinat ar fi putut fi adoptat, în principiu, de un operator privat. Aceasta presupune ca activitatea în cauză să fie o activitate economică și ca un investitor privat să se angajeze *a priori* într-o astfel de activitate.

5.1.1.1.3.1.1. Încheierea unui acord de garantare este o activitate economică

(165) Potrivit Curții de Justiție, „aplicabilitatea criteriului investitorului privat depinde […] de faptul că statul membru în cauză acordă, în calitatea sa de acționar, iar nu în calitatea sa de putere publică, un avantaj economic unei întreprinderi pe care o deține” ([35]). În cazul de față, statul a încheiat un acord de garantare cu Haitec în favoarea FFHG. Un acord de garantare cu Haitec, precum și acordul privind prima de garantare încheiat cu FFHG intră sub incidența dreptului civil, în speță *Kreditsicherungsrecht* (Legea germană privind tranzacțiile garantate). Prin urmare, prin încheierea acestui acord, statul nu a acționat în cadrul funcției sale suverane, ci în calitate de operator privat. Nici Lufthansa, nici guvernul german nu contestă faptul că activitatea în cauză nu constituie o exercitare a prerogativelor de putere publică și că, prin urmare, este o activitate economică.

5.1.1.1.3.1.2. Un operator privat s-ar fi putut angaja în acordul de garantare în cauză

(166) Potrivit Curții de Justiție, examinarea posibilității ca un operator privat să se fi angajat într-o astfel de activitate economică trebuie interpretată în sens larg ([36]). Se consideră compatibilă cu MEOP pentru sectorul public furnizarea de capital pentru a asigura supraviețuirea temporară a unei întreprinderi, cu condiția ca aceasta să continue să funcționeze în mod profitabil după restructurare ([37]). Injecția de capital suplimentar nu mai poate fi considerată compatibilă cu MEOP numai atunci când situația economică a societății care face obiectul injecției de capital, coroborată cu situația sectorului în cauză, nu prezintă nicio perspectivă de îmbunătățire. Acest raționament se aplică și primelor de garantare la momentul stabilirii lor ([38]).

(167) Contrar celor susținute în observațiile reclamantului, Germania a confirmat Comisiei că Haitec nu se afla în dificultate financiară. În plus, problema dacă, în fapt, niciun alt investitor privat nu ar fi acordat Haitec o astfel de garanție în favoarea FFHG la momentul respectiv este lipsită de relevanță. Singurul factor decisiv este dacă activitatea este încă sustenabilă din punct de vedere economic, astfel încât un investitor *ipotetic* să poată lua în considerare o astfel de opțiune. Simplul fapt că FFHG a fost obligată din punct de vedere juridic să continue o afacere pretins generatoare de pierderi cu Ryanair (ceea ce nu este adevărat în cazul de față) nu este suficient pentru a considera garanția dintre land și HAITEC drept neviabilă din punct de vedere comercial. După cum s-a menționat mai sus, deficitele temporare nu exclud aplicabilitatea MEOP atât timp cât este evidentă o îmbunătățire sustenabilă pe termen lung. În cazul de față, informațiile furnizate de Haitec arată că suma de aproximativ 40 de milioane EUR investită de Haitec în hangarul de mentenanță a fost semnificativ mai mare decât se planificase inițial, ceea ce arată că garanția a avut un efect de stimulent economic care a condus la o consolidare durabilă a amplasamentului, prin urmare a fost rezonabilă din punct de vedere economic.

(168) Pentru a aprecia dacă activitatea economică în cauză ar fi fost desfășurată de un operator privat, este necesar și să se analizeze cadrul juridic al activității economice în sine, în cazul de față acordul de garantare. Cu alte cuvinte, pentru ca MEOP să fie inaplicabil, acordul de garantare ar fi trebuit să fie neprofitabil chiar și în concepția sa teoretică. După cum s-a menționat mai sus, garanția a fost concepută astfel încât să aibă un efect economic pozitiv, pe care l-a și avut. Cu toate acestea, chiar și în scenariul unui eșec ipotetic al proiectului de construcție ca urmare a apariției uneia dintre

([35]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 5 iunie 2012, Comisia/Électricité de France (EDF), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punctul 82 și următoarele.

([36]) Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță din 12 decembrie 2000, Aéroports de Paris/Comisia, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, punctul 107.

([37]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 21 martie 1991, Republica Italiană/Comisia, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punctul 20: „Trebuie adăugat că, deși comportamentul investitorului privat cu care trebuie comparată intervenția investitorului public care urmărește obiective de politică economică nu este în mod necesar cel al investitorului obișnuit care plasează capitaluri în vederea rentabilizării acestora pe termen mai mult sau mai puțin lung, acest comportament trebuie să fie cel puțin al unui holding privat sau al unui grup privat de întreprinderi care urmărește o politică structurală, globală sau sectorială, și trebuie să fie condus de perspective de rentabilitate pe termen mai lung.”

([38]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 21 martie 1991, Republica Italiană/Comisia, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, punctele 23 și 24.

circumstanțele enumerate în considerentul 19, acordul de garantare a fost conceput astfel încât să fie în continuare profitabil din punct de vedere economic, în pofida acestor circumstanțe. De fapt, acordul de garantare a fost redactat astfel încât, în cazul unei cereri de chemare în garanție, suma garanției ar fi datorată numai de land, concomitent cu restituirea proprietății de către Haitec și, în conformitate cu secțiunea C punctul 3 articolul 8 din acord, fără ca FFHG să aibă obligația de a despăgubi Haitec pentru vreun tip de cheltuieli. Aceasta înseamnă că, în cazul unei cereri de chemare în garanție, FFHG ar primi o parcelă de teren, inclusiv hangarul construit pe aceasta, fără a rambursa Haitec cheltuielile aferente. Prin urmare, FFHG ar primi o proprietate cu o valoare mai mare, pe care ar putea să o utilizeze în alte scopuri comerciale. La rândul său, valoarea acțiunilor deținute de land în cadrul FFHG ar crește. Comisia observă, de asemenea, că, după transferul acțiunilor deținute de land în cadrul FFHG către HNA în 2017, FFHG a fost obligată să transfere proprietatea, inclusiv hangarul construit pe aceasta, landului în cazul executării garanției. Prin urmare, un investitor privat ar fi putut avea în vedere o astfel de activitate economică.

(169) Comisia concluzionează că MEOP este aplicabil.

5.1.1.1.3.2. Conformitatea cu condițiile pieței a primei de garanție

(170) A doua întrebare este dacă prima de garanție de 2,56 % este conformă cu condițiile pieței.

(171) Îndoielile Comisiei au fost următoarele ([39]). În primul rând, pentru a calcula randamentul obligațiunilor emise de [...] societățile cărora li s-a acordat un rating cu o scadență de 15 ani, „abordarea bazată pe beneficii" utilizează randamentul obligațiunilor emise de societățile respective cu o scadență de 10 ani și apoi adaugă marja dintre randamentul obligațiunilor suverane germane cu o scadență de 15 și cel al obligațiunilor cu o scadență de 10 ani. Este probabil ca această marjă să fie mai mică decât aceeași marjă pentru societățile cu un rating de [...], din cauza faptului că obligațiunile suverane germane au un rating AAA foarte ridicat (adică, pentru astfel de ratinguri de înaltă calitate, marja dintre randamentele obligațiunilor cu scadențe diferite nu este mare în comparație cu o marjă similară pentru firmele cu un rating mai scăzut). În consecință, Comisia a constatat că estimarea [firmei de consultanță] cu privire la prima de garantare realizată utilizând această metodă este susceptibilă să subestimeze valoarea de referință a pieței. În al doilea rând, aplicarea unei abordări comparative cu ratele CDS, care sunt indicatori recunoscuți pe scară largă ai riscului de credit, ridică aceleași preocupări. Ratele CDS arată că o primă de garanție adecvată pentru o societate cu un rating de soliditate financiară individuală de [...] ar trebui să se situeze între 3,10 % și 4,41 %, în funcție de includerea sau nu a unei ajustări pentru caracteristicile specifice contractului. Prima de garanție convenită de 2,56 % se situează sub limita inferioară a acestui interval. În al treilea rând, Comisia a observat că, chiar și prin acceptarea tuturor ajustărilor de rating propuse de Germania și luând în considerare [...] ca rating al FFHG, prima de garanție obținută din ratele CDS (3,1 %) este mai mare decât procentul de 2,56 % convenit de părți. În general, aceste argumente au creat îngrijorări cu privire la faptul că prima de garanție convenită ar putea fi prea scăzută în comparație cu condițiile pieței pentru societățile cu același rating ca și FFHG.

(172) Observația Germaniei potrivit căreia landul avea dreptul să se bazeze pe expertiza [firmei de consultanță] și prima de garanție stabilită de [firma de consultanță] nu putea fi pusă sub semnul întrebării *ex post* trebuie să fie respinsă. Aceasta ar însemna că competența exclusivă a Comisiei de a examina ajutoarele de stat ar putea fi eludată prin evaluări incorecte ale firmelor de consultanță naționale sau private. Prin urmare, Comisia avea dreptul să pună sub semnul întrebării calculele [firmei de consultanță] pentru a aprecia dacă există sau nu un avantaj economic.

(173) În mod similar, argumentul Germaniei potrivit căruia Comisia nu a luat în considerare în calculul său faptul că garanția în cauză este o „garanție de executare a contractului" și a conferit landului Renania-Palatinat un avantaj economic care compensează prima de garanție mai mică nu este relevant pentru calcularea prețului pieței.

(174) În schimb, Lufthansa a susținut că prima de garanție obținută din ratele CDS (3,1 %) este o valoare de referință greșită, întrucât Comisia a tratat în mod eronat FFHG efectiv drept „împrumutat".

([39]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentele 154-159.

(175) În plus, potrivit Lufthansa, prima de garanție ar fi trebuit să se ridice la cel puțin 7,98 %, ceea ce ar fi condus la un avantaj de 5,42 %. Lufthansa susține că Comunicarea privind ratele de referință ar fi trebuit să fie luată în considerare, dar numai ca substitut pentru calculul primei de garanție. Lufthansa susține că situația economică a FFHG era într-adevăr de așa natură încât niciun alt investitor privat nu ar fi luat în considerare un astfel de contract și că ar trebui să se țină seama de acest profil de risc.

(176) Comisia respinge ambele argumente. Comisia avea dreptul să utilizeze Comunicarea privind ratele de referință și, în consecință, a evaluat FFHG cu un rating [...], care, astfel cum s-a explicat mai sus (considerentul 171), nu este un rating de înaltă calitate și rezultă tocmai din situația economică a FFHG.

(177) Prin urmare, Comisia concluzionează că prima de garanție nu a fost conformă cu condițiile pieței.

(178) În concluzie, diferența de preț dintre rata minimă conformă cu condițiile pieței stabilită de Comisie (3,10 %) și rata reală (2,56 %) a garanției constituie un avantaj economic (0,54 %).

5.1.1.1.4. Selectivitatea

(179) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE prevede că, pentru a fi definită ca ajutor de stat, o măsură trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri”. Garanția acordată societății Haitec sub prețul pieței favorizează doar FFHG ca întreprindere și, prin urmare, este selectivă.

5.1.1.1.5. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

(180) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat că FFHG concurează cu alți operatori aeroportuari din Uniune, cel puțin potențial, pentru a atrage companii aeriene din Uniune, în contextul în care companiile aeriene din Uniune se bucură de libertatea de a oferi servicii de transport aerian pe fiecare rută din interiorul Uniunii, în conformitate cu legislația Uniunii în domeniul transportului aerian. Prin urmare, avantajul economic identificat cu titlu preliminar la nivelul garanției Haitec denaturează concurența, cel puțin potențial, și afectează schimburile comerciale dintre statele membre ([40]).

(181) Totuși, trebuie să se analizeze dacă diferența de 0,54 puncte, care constituie avantajul economic, este o măsură de ajutor care este scutită de obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE în temeiul articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1407/2013.

(182) În primul rând, prima de garanție intră sub incidența articolului 1 din Regulamentul (UE) nr. 1407/2013.

(183) În al doilea rând, în temeiul articolului 3 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 1407/2013, valoarea totală a ajutoarelor *de minimis* acordate unei întreprinderi de către un stat membru nu poate depăși suma de 200 000 EUR pe durata a trei exerciții financiare.

(184) Cu toate acestea, dacă, la fel ca în cazul de față, măsura în cauză este o garanție, trebuie luat în considerare echivalentul subvenție brută în conformitate cu articolul 4 alineatul (6) din Regulamentul (UE) nr. 1407/2013 și trebuie respectate alte condiții specifice. Conform articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1407/2013, regulamentul respectiv se aplică numai ajutoarelor al căror echivalent subvenție brută poate fi calculat cu exactitate în avans („ajutoare transparente”). În temeiul articolului 4 alineatul (6) din Regulamentul (UE) nr. 1407/2013, ajutoarele care constau în garanții constituie ajutoare *de minimis* transparente dacă, pe de o parte, garanția per întreprindere acoperă până la 80 % din împrumut și, pe de altă parte, dacă suma garantată nu depășește 1,5 milioane EUR pe o perioadă de cinci ani sau 750 000 EUR pe o perioadă de 10 ani. În același timp, în temeiul articolului 4 alineatul (6) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1407/2013, trebuie să se asigure faptul că beneficiarul ajutorului nu este supus unei proceduri de insolvență și nu îndeplinește condițiile prevăzute de dreptul național pentru deschiderea procedurii de insolvență la cererea creditorilor săi.

([40]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentul 161.

(185) În cazul de față, nici FFHG, nici vreo întreprindere care are legături cu aceasta în sensul articolului 2 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1407/2013 nu a beneficiat de un ajutor de stat în temeiul Regulamentului nr. 1407/2013 al Comisiei în cei trei ani anteriori acordării garanției. FFHG nu era supusă unei proceduri de insolvență la momentul respectiv și nici nu îndeplinea condițiile pentru deschiderea unei astfel de proceduri în perioada în care a fost acordat ajutorul. Germania a confirmat, de asemenea, că garanția nu depășește 80 % din contractul de vânzare. În final, diferența de 0,54 puncte dintre rata minimă conformă cu condițiile pieței stabilită de Comisie (3,10 %) și rata reală (2,56 %) este transformată într-un echivalent subvenție brută anual de 33 480 EUR care, după trei ani, totalizează 100 440 EUR, sumă care este semnificativ mai mică decât suma maximă prevăzută de regulament (200 000 EUR).

(186) În concluzie, avantajul acordat FFHG prin garanție îndeplinește condiția prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 1407/2013.

5.1.1.1.6. Concluzie

(187) Conform articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1407/2013, se consideră că măsura nu îndeplinește toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, este scutită de obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

5.1.1.2. Vânzarea „dublă" de către FFHG a unei parcele de teren

(188) În ceea ce privește exercitarea de către FFHG a dreptului de retragere de la vânzarea parcelei de teren „housing" către landul Renania-Palatinat, Comisia consideră că este oportun să înceapă analiza cu singurul punct cu privire la care a exprimat îndoieli în decizia de inițiere a procedurii, și anume dacă restituirea dreptului de proprietate asupra parcelei „housing" de la landul Renania-Palatinat către FFHG a avut loc la valoarea de piață.

(189) În primul rând, Comisia regretă că, contrar celor prevăzute în contractul de vânzare din 2014, nu a fost comandat nicio expertiză la momentul exercitării dreptului de retragere de către FFHG. Această circumstanță este un indiciu *prima facie* că este posibil ca restituirea dreptului de proprietate să nu fi avut loc la valoarea de piață.

(190) În schimb, restituirea parcelei „housing" a avut loc la același preț ca prețul stabilit pentru această parcelă de către Comitetul de expertiză pentru valori imobiliare pentru zona Osteifel-Hunsrück, completat de un raport al SGD Nord, pentru contractul de vânzare din 2014, și anume zero EUR.

(191) În al doilea rând, Comisia observă că, la o lună după ce FFHG și-a exercitat dreptul de retragere, aceasta a vândut aceeași parcelă de teren pentru suma de 1,25 milioane EUR către ADC, un investitor privat, printr-un contract din 6 iulie 2016 încheiat între ADC, FFHG și landul Renania-Palatinat (considerentul 25).

(192) În al treilea rând, astfel cum a explicat Germania în comunicarea sa din 26 octombrie 2017, Comisia observă că semnarea acestui contract de vânzare are un istoric care a implicat atât FFHG, cât și landul Renania-Palatinat (considerentele 22-26).

(193) Curtea a statuat în Hotărârea Landul Burgenland/Comisia că, atunci când o autoritate publică procedează la vânzarea unei întreprinderi care îi aparține prin intermediul unei proceduri de licitație deschise, transparente și necondiționate, se poate prezuma că prețul pieței corespunde ofertei celei mai ridicate, cu condiția să se stabilească, în primul rând, că oferta respectivă este fermă și credibilă și, în al doilea rând, că luarea în considerare a altor factori economici decât prețul nu este justificată. Astfel, în asemenea condiții, Comisiei nu i s-ar putea impune să recurgă la alte metode în scopul verificării prețului de piață, cum ar fi studiile independente ([41]).

([41]) Hotărârea Curții de Justiție din 24 octombrie 2013, Landul Burgenland/Comisia, cauzele conexate C-214/12 P, C-215/12 P și C-223/12 P, ECLI:EU:T:2013:682, punctele 94 și 95.

(194) În cazul de față, landul Renania-Palatinat știa că FFHG primise o ofertă, în cadrul unei licitații publice, de 1,25 milioane EUR pentru parcela „housing”, întrucât a utilizat această ofertă pentru a stabili prețul parcelei respective în contractul de privatizare încheiat cu SYT. În plus, landul Renania-Palatinat știa, de asemenea, deoarece era parte la contractul de vânzare încheiat între landul Renania-Palatinat, FFHG și ADC la 6 iulie 2016, adică la o lună după ce FFHG și-a exercitat dreptul de retragere, că în contractul respectiv parcela de teren „housing” era evaluată la 1,25 milioane EUR.

(195) Din aceste motive, acceptând fără a contesta faptul că FFHG și-a exercitat dreptul de retragere fără numirea unui expert care să estimeze valoarea de piață a parcelei „housing”, landul Renania-Palatinat nu a acționat în conformitate cu comportamentul unui operator economic privat în economia de piață. Un operator economic privat în economia de piață ar fi insistat să numească un expert care ar fi determinat valoarea parcelei. În conformitate cu principiile enunțate în considerentul 193 și având în vedere oferta prezentată de ADC, primită în cursul procedurii de licitație publică, valoarea pe care piața era dispusă să o plătească pentru parcela de teren „housing” era de 1,25 milioane EUR chiar la momentul respectiv. Landul avea dreptul să solicite societății FFHG acest preț drept compensație pentru parcela „housing”.

(196) Prin urmare, Comisia concluzionează că exercitarea dreptului de retragere la un preț de zero EUR, în loc de 1,25 milioane EUR, a oferit societății FFHG un avantaj de 1,25 milioane EUR.

(197) Astfel cum se prevede în decizia de inițiere a procedurii (considerentele 179, 180 și 190), celelalte condiții pentru constatarea prezenței ajutorului de stat (întreprinderea și activitatea economică, utilizarea resurselor de stat și imputabilitatea statului, selectivitatea, denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale) sunt îndeplinite. Nici Germania, nici părțile interesate nu au contestat acest aspect în observațiile lor.

(198) Prin urmare, exercitarea dreptului de retragere cu zero EUR, în loc de 1,25 milioane EUR, constituie un ajutor de stat în valoare de 1,25 milioane EUR acordat societății FFHG.

5.1.2. *În ceea ce privește măsurile de ajutor potențial în favoarea Ryanair*

5.1.2.1. Sprijinul pentru formare acordat companiei Ryanair

5.1.2.1.1. Noțiunea de întreprindere și de activitate economică

(199) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că Ryanair este o întreprindere și că furnizarea de formare constituie o activitate economică ([42]).

(200) Întrucât Germania își menține poziția, și anume susține că sprijinul pentru formare nu constituie ajutor de stat, întrucât constituie o exercitare a prerogativelor de putere publică, Comisia trebuie să analizeze argumentele prezentate de Germania.

(201) Autoritățile germane au susținut că o măsură care vizează reducerea șomajului, cum este măsura care face obiectul evaluării, are o componentă socială, ceea ce este în interesul public. Însă, indiferent dacă această măsură ar putea intra sub incidența obligației statului german de a fi un „stat social” [*Sozialstaatsprinzip*, principiu prevăzut la articolul 20 alineatul (1) din Legea fundamentală germană], și, prin urmare, ar putea constitui o exercitare a prerogativelor de putere publică în temeiul ordinii juridice germane, noțiunile de „activitate economică” și de „exercitare a autorității publice” sunt noțiuni autonome ale dreptului european privind ajutoarele de stat, deci trebuie înțelese în consecință. Se poate considera că o entitate acționează prin exercitarea prerogativelor de putere publică în cazul în care activitatea în cauză este o sarcină care face parte din funcțiile esențiale ale statului sau este legată de funcțiile respective prin natura sa, prin scopul său și prin normele care se aplică în cazul acesteia ([43]). Astfel cum s-a menționat deja în decizia de inițiere a procedurii ([44]), în trecut s-a considerat că o măsură de combatere a șomajului sprijină o activitate economică și, prin urmare, constituie ajutor de stat ([45]).

([42]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentele 205-208.
([43]) Hotărârea Curții de Justiție din 18 martie 1997, Calì & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, punctele 22 și 23.
([44]) Decizia de inițiere a procedurii, considerentul 207.
([45]) A se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei din 2 iulie 2016 privind ajutorul de stat SA.36671 (2013/N) – Suedia – Ajutor de angajare pentru introducere în profesie destinat tinerilor lucrători (JO C 204, 18.7.2013, p. 9).

(202) Comisia a evaluat dacă sprijinul pentru formare în cauză, care vizează combaterea șomajului, ar putea fi considerat un serviciu social de interes general și, prin urmare, o „exercitare a prerogativelor de putere publică” în conformitate cu legislația europeană privind ajutoarele de stat. Însă serviciile sociale de interes general se califică drept „exercitare a prerogativelor de putere publică” numai dacă ele se bazează pe principiul solidarității. Întrucât măsura constă în mai multe plăți, nu există niciun sistem de contribuții reciproce, dar independente, bazate pe calitatea de membru. De asemenea, măsura nu este inclusă în sistemul de învățământ național german.

(203) În plus, ajutorul pentru formare este nu numai în interesul public, ci și în interesul economic al Ryanair. Întrucât Ryanair primește un contract remunerat, Ryanair îndeplinește, în primul rând, un serviciu comercial standard pentru care există o piață.

(204) În final, se pare că, deși este posibil ca statul să fi examinat formarea oferită înainte de acordarea fondurilor, nu pare să fi existat o monitorizare continuă. De asemenea, Germania nu pare să fi stabilit conținutul cursurilor de formare ea însăși. Prin urmare, sprijinul pentru formare nu constituie o exercitare a prerogativelor de putere publică.

(205) Dacă o măsură nu constituie o exercitare a prerogativelor de putere publică, interesul public este irelevant pentru evaluarea existenței unui „ajutor de stat” în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(206) Prin urmare, întrucât Germania nu a furnizat niciun element nou care ar putea conduce Comisia la o altă concluzie, sprijinul pentru formare se referă la o activitate economică.

5.1.2.1.2. Utilizarea resurselor de stat și imputabilitatea statului

(207) În observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii (a se vedea considerentul 132), Germania a confirmat că Ryanair era beneficiarul final al plăților din partea landului și că HCM era doar un intermediar. Prin urmare, argumentația contrară a Ryanair trebuie respinsă.

(208) Faptul că Germania ar fi finanțat doar 50 % din fondurile plătite de HCM companiei Ryanair, astfel cum susține Ryanair, este irelevant pentru a stabili dacă au fost utilizate resurse de stat și dacă sprijinul pentru formare este imputabil Germaniei, întrucât numai partea finanțată de Germania face obiectul investigației în cazul de față.

(209) Prin urmare, Comisia concluzionează că au fost utilizate resurse de stat care sunt imputabile statului.

5.1.2.1.3. Avantajul economic

(210) Pentru a concluziona dacă Ryanair a beneficiat sau nu de un avantaj ca urmare a sprijinului pentru formare, Germania și părțile interesate au fost invitate să furnizeze informații care să arate dacă Ryanair suportă sau nu în mod normal costurile de formare în cauză și dacă Ryanair a fost sau nu plătită de două ori (o dată de cursanți și o dată de HCM) pentru costurile de formare suportate în cadrul acestui program.

(211) Potrivit Curții de Justiție, Comisia are obligația de a dovedi, în decizia sa, existența unui ajutor de stat ([46]). Această obligație trebuie să fie însă apreciată în funcție de informațiile de care Comisia putea să dispună la momentul la care a adoptat decizia ([47]). Astfel, „Comisia nu poate, în principiu, să fie împiedicată se prevaleze de o serie de împrejurări care, privite în ansamblu, indică existența de facto a unui program de ajutor" ([48]). În cadrul aprecierii globale a unui avantaj economic, Comisia trebuie să țină seama de toate opțiunile pe care un operator le-ar fi avut în vedere în mod rezonabil, de orice informație disponibilă și susceptibilă să influențeze în mod semnificativ decizia sa, precum și de evoluțiile previzibile la data la care a fost adoptată decizia de acordare a unui avantaj ([49]).

(212) Germania și Ryanair nu au furnizat nicio informație care să arate dacă Ryanair suportă sau nu în mod normal costurile de formare în cauză și dacă Ryanair a fost sau nu plătită de două ori. Germania și Ryanair au susținut că, după șase ani conform legislației irlandeze și după 10 ani conform legislației germane, nu mai erau obligate să păstreze informațiile. Cu toate acestea, după ce Lufthansa a depus o plângere oficială la 4 martie 2011, care a fost transmisă Germaniei la 18 martie 2011, Comisia a adresat Germaniei întrebări factuale specifice privind sprijinul pentru formare, la care Germania a răspuns la 14 iunie 2011. Legislația națională privind ținerea evidențelor nu poate reduce obligația unui stat membru sau a unei părți interesate de a coopera cu Comisia. Chiar și în acest caz, Germania a luat cunoștință de posibila calificare a sprijinului pentru formare ca ajutor de stat în 2011, adică într-un moment în care se afla încă sub incidența obligației sale naționale de a păstra documentul în arhive. La momentul respectiv, era clar că urma să fie adoptată, probabil, o decizie a Comisiei cu privire la această măsură. Prin urmare, Germania poartă responsabilitatea pentru nepăstrarea documentelor. În consecință, Comisia evaluează existența ajutorului pe baza informațiilor primite.

(213) Observațiile Germaniei din 2019 arată că, în perioada 2001-2003, Ministerul Muncii, Afacerilor Sociale, Familiei și Sănătății din Renania-Palatinat a acordat HCM o finanțare în valoare de [1,5-2,0 milioane] EUR.

(214) Observațiile Germaniei din 2019 arată că HCM a emis companiei Ryanair cel puțin două cecuri, pentru sumele de 220 427,64 EUR și 639 146,04 EUR. Cecurile au fost debitate din contul HCM la 17 ianuarie 2003.

(215) În plus, în 2003 a fost plătită către HCM o sumă suplimentară de 680 627,94 EUR din partea Ministerului Muncii, Afacerilor Sociale, Familiei și Sănătății din Renania-Palatinat.

(216) Nici Germania, nici Ryanair nu au furnizat elemente de probă care să arate că prețul formării oferite de Ryanair era conform cu condițiile pieței și corespundea nevoilor pieței.

(217) În consecință, Comisia consideră că sprijinul pentru formare constituie un avantaj economic pentru Ryanair.

5.1.2.1.4. Selectivitatea

(218) Nici observațiile Germaniei, nici cele ale părților implicate nu au contestat selectivitatea măsurii. În consecință, Comisia își menține concluzia preliminară potrivit căreia orice avantaj economic implicat în măsură, de care ar beneficia numai Ryanair, ar fi selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

([46]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 17 noiembrie 2022, Volotea și easyJet/Comisia, cauzele conexate C-331/20 P și C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, punctul 111.

([47]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 17 noiembrie 2022, Volotea și easyJet/Comisia, cauzele conexate C-331/20 P și C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, punctul 112; a se vedea, de asemenea, Hotărârea Curții de Justiție din 10 iulie 1986, Belgia/Comisia, C-234/84, EU:C:1986:302, punctul 16 și Hotărârea Curții de Justiție din 20 septembrie 2017, Comisia/Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, punctul 70.

([48]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 13 aprilie 1994, Republica Federală Germania și Pleuger Worthington GmbH/Comisia, cauzele conexate C-324/90 și C-342/90, ECLI:EU:C:1994:129, punctul 15.

([49]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 17 noiembrie 2022, Volotea și easyJet/Comisia, cauzele conexate C-331/20 P și C-343/20, ECLI:EU:C:2022:886, punctul 113.

5.1.2.1.5. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

(219) Astfel cum s-a concluzionat în decizia de inițiere a procedurii și în absența oricăror observații care să conteste denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale, Comisia consideră că acest criteriu este îndeplinit.

5.1.2.1.6. Concluzie

(220) Comisia concluzionează că sprijinul pentru formare constituie ajutor de stat.

5.1.2.2. Finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță

5.1.2.2.1. Noțiunea de întreprindere și de activitate economică

(221) Ryanair constituie o întreprindere, iar finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță reprezintă o activitate economică în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.2.2.2. Avantajul economic

(222) Astfel cum se arată în considerentul 105 din decizia de inițiere a procedurii, Germania a furnizat o analiză a profitabilității contractelor în cauză pentru a demonstra conformitatea lor cu principiul operatorului economic privat în economia de piață. Această analiză constă în calcularea unei VAN agregate a fluxurilor de trezorerie care pot fi atribuite contractelor (și anume hangarul de mentenanță, școala pentru echipaj și piloți și cazarea pentru cursanți). Aceste fluxuri de trezorerie includ venituri, cum ar fi chiriile de la Ryanair și plățile pentru utilizarea spațiilor de cazare, precum și costuri, cum ar fi costurile de mentenanță. Previziunile privind fluxurile de trezorerie acoperă perioada 2010-2024 și sunt actualizate la o rată de [4,0-4,5] %. Pe baza acestor ipoteze, analiza arată o VAN pozitivă de [100 000-200 000] EUR, ceea ce înseamnă că fluxurile de trezorerie de intrare actualizate depășesc fluxurile de trezorerie de ieșire. Potrivit Germaniei, acest rezultat demonstrează profitabilitatea contractelor și sugerează respectarea de către acestea a principiului operatorului economic privat în economia de piață.

(223) Analiza profitabilității prezentată de Germania pare să conțină mai multe deficiențe, descrise în decizia de inițiere a procedurii.

(224) În primul rând, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că fluxurile de trezorerie calculate de Germania includeau valori ale amortizării de [40 000-50 000] EUR până la [60 000-70 000] EUR pe an, care, în principiu, nu ar trebui să facă parte din calcul, deoarece amortizarea este un concept contabil care nu corespunde fluxurilor de trezorerie reale. În cazul în care valorile amortizării ar fi excluse din calcul, valoarea actualizată netă ar deveni negativă, situându-se la aproximativ [– 500 000-– 400 000] EUR.

(225) În al doilea rând, se pare că nu au fost incluse în analiză costuri de investiție inițiale pentru transformarea spațiilor în spații de locuit. Acest lucru nu pare plauzibil, deoarece Germania a subliniat că a fost necesară o transformare a spațiului.

(226) În al treilea rând, analiza a inclus un flux de trezorerie de intrare de [1 000-10 000] EUR pe an, a cărui natură nu era clară. Ajustarea fluxurilor de trezorerie în consecință ar face ca valoarea actualizată netă asociată acestor trei contracte să fie și mai negativă.

(227) În final, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că rata de actualizare de [4,0-4,5] % nu părea justificată și părea excesiv de scăzută pentru perioada în care aceste contracte au fost semnate, în 2009-2010.

(228) FFHG a fost în măsură să furnizeze justificări pentru aceste deficiențe, pe care Comisia le consideră suficiente pentru a invalida analiza sa preliminară prezentată în decizia de inițiere a procedurii.

(229) În primul rând, după evaluarea analizei profitabilității prezentate de Germania, Comisia concluzionează că valoarea amortizării a fost deja exclusă din fluxurile de trezorerie calculate de Germania.

(230) În al doilea rând, Comisia constată că costul de aproximativ [100 000-200 000] EUR al investiției inițiale a fost deja luat în considerare în analiza profitabilității și recunoaște că, chiar dacă nu ar fi fost luat în considerare (deși nu a fost cazul), adăugarea lui ar conduce totuși la o VAN pozitivă.

(231) În al treilea rând, Comisia este convinsă că explicația FFHG potrivit căreia fluxurile de trezorerie de intrare anuale puse sub semnul întrebării în decizia de inițiere a procedurii vizau, de fapt, fie costurile de colectare anuale, fie costurile auxiliare fixe care reprezintă fluxuri de trezorerie *de ieșire* și au fost calculate în mod corespunzător în analiza profitabilității.

(232) În al patrulea rând, Comisia recunoaște că, chiar presupunând că rata de actualizare de [4,0-4,5] % pusă sub semnul întrebării în decizia de inițiere a procedurii (considerentul 266) a fost prea scăzută, o rată de actualizare mai mare ar fi avut un impact pozitiv, nu unul negativ, asupra VAN ca urmare a profilului fluxurilor de trezorerie pentru aceste contracte. Într-adevăr, Comisia observă că o plată specială a chiriei efectuată de Ryanair pentru 2010 a reprezentat un flux de trezorerie de intrare semnificativ de [0-5] milioane EUR și că fiecare dintre următorii 14 ani a dus la un flux de trezorerie de ieșire foarte mic. Comisia concluzionează că majorarea ratei de actualizare ar conduce totuși la concluzia că contractele erau conforme cu MEOP.

(233) Pe baza acestor explicații suplimentare, pe care le-a verificat, Comisia inversează poziția exprimată în decizia de inițiere a procedurii și concluzionează că nu există niciun avantaj economic pentru Ryanair.

5.1.2.2.3. Concluzie

(234) Comisia concluzionează că finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță în beneficiul Ryanair nu constituie ajutor de stat în favoarea Ryanair în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.2.3. Contractele de marketing din 2005 și 2017 dintre landul Renania-Palatinat și Ryanair

5.1.2.3.1. Noțiunea de întreprindere și de activitate economică

(235) Fiind o companie aeriană, Ryanair constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Atât serviciile de marketing, cât și serviciile aeriene constituie activități economice. Prin urmare, primul criteriu de la articolul 107 alineatul (1) din TFUE este îndeplinit.

5.1.2.3.2. Utilizarea resurselor de stat și imputabilitatea statului

(236) Contractele de marketing au fost încheiate între landurile Renania-Palatinat și Ryanair. Plățile de sprijin pentru marketing au fost finanțate direct de la bugetul landului, prin urmare au fost finanțate din resurse de stat și imputabile statului.

5.1.2.3.3. Avantajul economic

(237) Pentru a stabili dacă o măsură constituie ajutor, este necesar, potrivit jurisprudenței constante, să se stabilească dacă întreprinderea beneficiară primește un avantaj economic pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață ([50]).

(238) Este necesar să se analizeze dacă principiul operatorului economic privat în economia de piață este aplicabil contractelor în cauză și, în caz afirmativ, dacă acesta este respectat.

5.1.2.3.3.1. Evaluarea individuală a contractelor de marketing

(239) Prima întrebare este dacă contractele de marketing din 2005 și 2017 și contractele aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 trebuie evaluate individual sau împreună. A doua întrebare este dacă landul Renania-Palatinat și operatorul aeroportului Frankfurt-Hahn, FFHG, trebuie considerate o singură entitate în scopul aplicării principiului investitorului privat în economia de piață.

([50]) A se vedea, de exemplu, Hotărârea Curții de Justiție din 29 aprilie 1999, Spania/Comisia, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punctul 41.

(240) În ceea ce privește prima întrebare, potrivit Germaniei, FFHG nu a fost implicată în niciun fel în încheierea contractelor de marketing. În special după privatizarea aeroportului Frankfurt-Hahn în 2017, landul Renania-Palatinat nu avea niciun motiv să implice FFHG în încheierea contractelor de marketing. De asemenea, landul Renania-Palatinat nu controla societatea FFHG în 2005, fiind acționar minoritar (17,5 %), și nu avea niciun motiv să o implice în contractul de marketing. Părțile contractante au fost doar landul și Ryanair. Prin urmare, strategia de marketing trebuie examinată separat de dezvoltarea aeroportului Frankfurt-Hahn.

(241) În plus, în ceea ce privește a doua întrebare, Comisia a observat deja în decizia de inițiere a procedurii că ambele contracte de marketing au fost încheiate de landul Renania-Palatinat într-un moment în care landul nu controla FFHG. Într-adevăr, la data încheierii contractului de marketing din 2005 cu Ryanair, autoritățile landului Renania-Palatinat dețineau doar o participație de 17,5 % în cadrul FFHG, în timp ce majoritatea acțiunilor FFHG (65 %) erau deținute de Fraport, o societate în care landul Renania-Palatinat nu a deținut participații în niciun moment ([51]). Nici atunci când a fost încheiat contractul de marketing din 2017, în octombrie 2017, landul Renania-Palatinat nu controla FFHG, deoarece își vânduse acțiunile în cadrul societății HNA Airport Group GmbH pe baza unui contract de cumpărare de acțiuni încheiat la 9 august 2017, deci înainte de încheierea contractului de marketing. Prin urmare, landul Renania-Palatinat nu poate fi considerat un operator aeroportuar, formând o singură entitate economică împreună cu FFHG, în cadrul aplicării acestui principiu. Acest lucru este diferit de situația în care s-a pronunțat prima hotărâre privind *aeroportul din Charleroi* ([52]). În cazul respectiv, aeroportul era deținut și dependent din punct de vedere economic de Regiunea Valonă, care a încheiat contractul litigios cu Ryanair, ceea ce însemna că Regiunea Valonă a participat la activitatea economică desfășurată de aeroport și a obținut o contraprestație financiară pentru acordarea măsurilor.

(242) Ryanair susține că chiar și o participație care nu controlează, cum era participația landului în cadrul FFHG înainte de 2009, poate justifica o analiză comună din punct de vedere juridic, deoarece Fraport și landul Hessa, ceilalți doi acționari ai FFHG, erau de asemenea o societate deținută de stat și, respectiv, o entitate de stat. Prin urmare, Ryanair susține că, înainte ca landul Renania-Palatinat să achiziționeze o participație de 82,5 % în cadrul FFHG la 1 ianuarie 2009, atât semnatarul contractului de marketing din 2005, cât și proprietarii FFHG erau, în ultimă instanță, statul german.

(243) Comisia respinge acest raționament din următoarele motive: în primul rând, astfel cum s-a menționat mai sus, landul Renania-Palatinat nu deținea acțiuni în cadrul Fraport. În al doilea rând, landul Hessa și landul Renania-Palatinat sunt entități juridice de drept public locale separate (*Körperschaften des Öffentlichen Rechts*, și anume *Gebietskörperschaften*) și, conform sistemului federal din Germania, nu sunt supuse controlului statului federal atunci când încheie contracte de marketing sau de servicii aeroportuare, deoarece investițiile economice regionale într-un aeroport intră în sfera de competență a landurilor în absența unei competențe federale [articolul 30 și articolul 70 alineatul (1) din Legea fundamentală germană]. Prin urmare, acțiunile pe care le deține landul Hessa nu ar putea influența competențele acționarilor pe care landul Renania-Palatinat le-ar putea exercita asupra FFHG. Nici beneficiile economice obținute de landul Hessa în calitate de acționar nu aduc beneficii landului Renania-Palatinat, având în vedere separarea clară a bugetelor entităților juridice publice. În consecință, Comisia va evalua doar dacă landul Renania-Palatinat, în calitate de entitate unică, a acționat ca investitor privat într-o economie de piață.

(244) Având în vedere cele de mai sus, Comisia va evalua contractele de marketing în mod individual și principiul operatorului de piață numai pentru landul Renania-Palatinat.

([51]) A se vedea Decizia Hahn I, considerentul 17 *și următoarele* și considerentul 182. La data încheierii contractului de marketing din 2005, principalii acționari ai Fraport erau landul Hessa (31,7 %), Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH – o societate deținută de orașul Frankfurt am Main (20,3 %), Republica Federală Germania (obligațiune schimbabilă; 6,6 %), Julius Bär Investment Management LLC (5,4 %) și Deutsche Lufthansa AG (4,95 %).

([52]) Hotărârea Tribunalului din 17 decembrie 2008, Ryanair/Comisia, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, punctele 53-61.

(245) Întrucât landul Renania-Palatinat nu poate fi considerat operatorul aeroportului Frankfurt-Hahn în scopul evaluării contractelor de marketing din 2005 și 2017, metoda costurilor marginale prevăzută în Orientările din 2014 privind sectorul aviației în ceea ce privește aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață în cazul contractelor dintre aeroporturi și companii aeriene controlate de stat nu se aplică contractelor de marketing din 2005 și 2017.

5.1.2.3.3.2. Aplicabilitatea principiului operatorului de piață

(246) Potrivit Germaniei, plățile în cauză nu constituie ajutor de stat, deoarece sumele plătite companiei Ryanair de landul Renania-Palatinat corespundeau prețului de piață al serviciilor de marketing furnizate.

(247) În primul rând, trebuie să se evalueze dacă contractele de marketing constituie o exercitare a prerogativelor de putere publică. Aceste contracte de marketing se încheie, de regulă, între două entități private, de exemplu un aeroport și o companie aeriană. În ceea ce privește problema aplicabilității principiului operatorului economic privat în economia de piață, trebuie amintit că comparația nu se face cu un operator oarecare din economia de piață, ci cu un operator din economia de piață aflat în situația landului Renania-Palatinat.

(248) Prin urmare, este necesar să se ia în considerare domeniul de aplicare al principiului operatorului economic privat în economia de piață pentru landul Renania-Palatinat.

(249) Potrivit punctului 77 din Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat, „doar beneficiile și obligațiile statului în calitate de operator economic – cu excepția celor legate de calitatea sa de autoritate publică – vor fi luate în considerare”, ceea ce înseamnă, printre altele, că nu trebuie să se țină seama de considerații de interes public, cum ar fi dezvoltarea regională.

(250) Beneficiile contractelor de marketing referitoare la dezvoltarea turismului regional, și anume veniturile potențiale generate de turism pentru regiune, nu pot fi luate în considerare în cadrul unei eventuale analize a respectării criteriilor operatorului economic privat în economia de piață ([53]). În cazul de față, Germania și Ryanair nu au prezentat niciun element de probă care să indice că, prin încheierea contractelor de marketing, landul Renania-Palatinat s-ar fi putut aștepta la vreun câștig financiar în calitate de operator economic privat în economia de piață, în afară de dezvoltarea turismului în regiune.

(251) Prin urmare, nu contează cât de temeinic a evaluat Germania că Ryanair avea un nivel ridicat de competență în domeniul marketingului bazat pe locație și că era singura companie aeriană care opera pe aeroportul Frankfurt-Hahn care putea fi luată în considerare pentru achiziționarea de servicii de marketing. De asemenea, nu contează dacă Ryanair a fost selectată în conformitate cu legislația germană privind achizițiile publice. Evaluarea se limitează la întrebarea dacă contractele de marketing puteau avea drept rezultat un câștig financiar, pe lângă dezvoltarea turismului regional.

(252) Germania nu a contestat faptul că landul Renania-Palatinat nu beneficiază de nicio creștere a veniturilor operatorului aeroportului Frankfurt-Hahn care ar fi putut rezulta dintr-o creștere a traficului. Landul Renania-Palatinat nu exploatează aeroportul Frankfurt-Hahn; la momentul încheierii contractului de marketing din 2005, acesta era doar un acționar minoritar (17,5 %) în cadrul aeroportului, iar la momentul încheierii contractului de marketing din 2017, acesta nu era acționar, acestea fiind singurele momente relevante pentru evaluarea pe baza principiului operatorului economic privat în economia de piață. Autoritățile germane nu au oferit informații cu privire la eventualele câștiguri legate de o creștere a veniturilor aeroportului Frankfurt-Hahn care ar fi putut aduce beneficii landului Renania-Palatinat în calitate de acționar al aeroportului.

(253) Dimpotrivă, Germania a reiterat în observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii faptul că ar trebui să se considere că contractele de marketing facilitează promovarea turismului, precum și accesibilitatea, conectivitatea și dezvoltarea economică a regiunii, scopul lor nefiind obținerea de profituri din exploatarea aeroportului Frankfurt-Hahn.

([53]) A se vedea Decizia (UE) 2020/1671, considerentul 178.

(254) Nu a fost elaborat niciun plan de afaceri pentru a evalua astfel de beneficii potențiale înainte de adoptarea deciziilor de semnare a contractelor de marketing cu Ryanair.

(255) Veniturile viitoare din taxele de aeroport și alte venituri obținute de FFHG ca urmare a operațiunilor de transport aerian ale Ryanair pe aeroportul Frankfurt-Hahn nu fac parte din veniturile pe care un ipotetic operator economic privat în economia de piață motivat de perspective de profitabilitate și aflat în aceeași situație ca landul Renania-Palatinat le-ar fi luat în considerare atunci când ar fi evaluat încheierea celor două contracte de marketing în cauză. La momentul încheierii contractului de marketing din 2017, landul Renania-Palatinat nu mai era, într-adevăr, acționar al FFHG. La momentul încheierii contractului de marketing din 2005, landul Renania-Palatinat era acționar minoritar al FFHG. Deși, în 2005, landul ar fi beneficiat doar în mod indirect de creșterea profiturilor generate de FFHG prin dividende sau câștiguri de capital, în calitate de acționar minoritar al FFHG, landul Renania-Palatinat nu ar fi avut niciun interes să finanțeze integral măsuri care vizau creșterea traficului pe aeroportul Frankfurt-Hahn fără cofinanțare din partea FFHG sau din partea acționarului său majoritar și fără achiziționarea unei participații suplimentare în cadrul FFHG.

(256) Toate aceste elemente demonstrează că deciziile de încheiere a contractelor de marketing nu au avut nicio legătură economică cu acțiunile deținute de landul Renania-Palatinat în cadrul FFHG ([54]). Germania nu a contestat acest lucru.

(257) În concluzie, plățile efectuate de land către Ryanair pe baza contractelor de marketing sunt de aceeași natură cu plățile către o companie aeriană efectuate de o entitate publică pentru a iniția sau a menține servicii de transport aerian către un anumit aeroport în vederea stimulării dezvoltării economice a regiunii în care este situat aeroportul. Deși aceasta este o practică ce poate fi observată în mod obișnuit în entitățile publice responsabile cu dezvoltarea economică a unei regiuni, o astfel de practică este străină unui operator economic privat în economia de piață motivat de considerații de profitabilitate. Prin urmare, Comisia consideră că principiul operatorului de piață nu este aplicabil.

(258) Prin urmare, principiul operatorului economic privat în economia de piață nu se aplică încheierii contractelor de marketing din 2005 și 2017 de către landul Renania-Palatinat cu Ryanair, deoarece landul Renania-Palatinat nu a obținut niciun beneficiu de pe urma acestora în calitatea sa de operator economic, ci a urmărit obiective de politică publică.

(259) În final, Comisia observă că se consideră că o intervenție nu constituie un avantaj atunci când o intervenție a statului reprezintă o compensație echivalând cu contraprestația unor servicii efectuate de întreprinderile cărora li s-a încredințat un serviciu de interes economic general în executarea obligațiilor de serviciu public, atunci când aceste întreprinderi nu profită, în realitate, de un avantaj financiar și atunci când această intervenție nu are ca efect plasarea respectivelor întreprinderi într-o poziție mai favorabilă în raport cu întreprinderile concurente ([55]). Cu toate acestea, în cazul de față, Germania nu a indicat că Ryanair ar fi fost însărcinată cu obligații de serviciu public.

5.1.2.3.3.3. Din considerente de exhaustivitate: Stabilirea avantajului acordat companiei Ryanair

(260) Constatarea potrivit căreia principiul operatorului economic privat în economia de piață nu se aplică contractelor de marketing este suficientă pentru a considera că plățile primite de compania Ryanair constituie un avantaj pentru aceasta.

([54]) A se vedea Decizia (UE) 2020/1671, considerentul 178.

([55]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 2 septembrie 2010, Comisia/Deutsche Post AG, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, punctul 41 și Hotărârea Curții de Justiție din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, punctul 92.

(261) Din considerente de exhaustivitate, pentru a stabili dacă a existat un avantaj pentru Ryanair în situația în care principiul operatorului economic privat în economia de piață ar fi fost aplicabil contractelor de marketing, deși nu a fost cazul, Comisia a examinat toate circumstanțele relevante ale cazului, în conformitate cu Comunicarea privind noțiunea de ajutor de stat. De exemplu, circumstanțe excepționale pot justifica faptul că achiziționarea de bunuri sau servicii de către o autoritate publică, chiar la prețul pieței, nu este considerată a fi în conformitate cu condițiile pieței, în special în cazul în care achiziția în cauză nu răspunde nevoilor reale ale autorității publice ([56]).

(262) Aspectul central al analizei Comisiei privind existența unui avantaj acordat companiei Ryanair în acest scenariu alternativ este dacă landul Renania-Palatinat avea o nevoie reală de serviciile de marketing achiziționate de la Ryanair pentru a-și îndeplini obiectivul de politică publică, și anume promovarea landului Renania-Palatinat.

(263) Afirmația Germaniei și a Ryanair potrivit căreia landul Renania-Palatinat a achiziționat servicii de marketing de la Ryanair la prețurile pieței poate fi lăsată deoparte. Întrebarea decisivă în acest caz este dacă a existat o nevoie reală de serviciile respective. Prin urmare, Comisia nu va aborda nici expertiza externă privind conformitatea prețului cu condițiile pieței, nici sistemul de monitorizare care a fost instituit pentru a monitoriza presupusa conformitate continuă cu condițiile pieței a punerii în aplicare a contractului de marketing.

(264) Comisia analizează dacă contractele de marketing au fost încheiate pentru a achiziționa servicii de marketing autentice sau dacă scopul real al acestor contracte era de a acorda ajutor companiei Ryanair în schimbul serviciilor aeriene operate de Ryanair de pe aeroportul Frankfurt-Hahn.

5.1.2.3.3.3.1. Achiziționarea de servicii de marketing a servit doar ca justificare a plăților către compania Ryanair pentru a o menține pe aeroportul Frankfurt-Hahn.

(265) Din motivele expuse mai jos, Comisia a ajuns la concluzia că achiziționarea de servicii de marketing a servit doar ca justificare a plăților efectuate către compania Ryanair pentru a o menține pe aeroportul Frankfurt-Hahn; chiar dacă serviciile de marketing ar fi avut un anumit efect de marketing (deși nu a fost cazul), aceasta nu a fost principala intenție a contractelor, care trebuie considerate mai degrabă subvenții disimulate, iar beneficiile financiare ale efectului de marketing nu au fost obținute de landul Renania-Palatinat.

— *Nu a existat o intenție reală a landului Renania-Palatinat de a face publicitate regiunii*

(266) Germania contestă considerația Comisiei din decizia de inițiere a procedurii potrivit căreia contractele de marketing nu au urmărit să facă publicitate regiunii. Autoritățile germane susțin că Comisiei îi revine sarcina probei pentru această ipoteză. Comisia nu este de acord. Comisia a stabilit în decizia de inițiere a procedurii că, *prima facie*, scopul contractelor de marketing a fost acela de a se asigura că Ryanair operează zboruri către aeroportul Frankfurt-Hahn cu o anumită frecvență. Ulterior, Germaniei îi revenea sarcina de a demonstra că, în realitate, landul Renania-Palatinat a achiziționat servicii de marketing autentice.

(267) Din următoarele motive, pe baza observațiilor primite, Comisia confirmă evaluarea preliminară din decizia de inițiere a procedurii.

(268) În primul rând, circumstanțele în care a fost încheiat contractul de marketing indică lipsa intenției landului Renania-Palatinat de a face publicitate regiunii.

([56]) A se vedea Hotărârea Tribunalului din 14 iunie 2023, Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, punctul 167: „În ceea ce privește critica formulată de reclamante referitoare la temeiul juridic al criteriului «necesității reale», trebuie amintit că legalitatea unei decizii a Comisiei prin care se constată existența unui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE trebuie apreciată în primul rând în raport cu normele obiective ale Tratatului FUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 iulie 2014, Germania/Comisia, T-295/12, nepublicată, EU:T:2014:675, punctul 181 și jurisprudența citată)."

(269) Landul Renania-Palatinat avea un interes de politică economică în menținerea Ryanair pe aeroportul Frankfurt-Hahn. Landul Renania-Palatinat a acordat companiei Ryanair, în perioada 2001-2003, un ajutor pentru formarea piloților și a echipajului (considerentele 199-220). Germania a susținut că aeroportul Frankfurt-Hahn era un angajator important, care era în măsură să reducă șomajul în regiunea Frankfurt-Hahn.

(270) În plus, în segmentul pasagerilor, competitivitatea aeroportului Frankfurt-Hahn în raport cu aeroporturile din apropiere depindea foarte mult de Ryanair. Din cauza poziției sale geografice, aeroportul Frankfurt-Hahn nu este la fel de ușor accesibil prin intermediul transportului public din cel mai apropiat oraș ca, de exemplu, aeroporturile Köln-Bonn, Frankfurt am Main sau Strasbourg, care au o legătură directă cu trenul. Frankfurt-Hahn este atractiv pentru pasageri în principal datorită zborurilor low-cost pe care le oferă. Prin urmare, aeroportul depindea în mare măsură de faptul că Ryanair continua să opereze pe aeroport și să ofere tarife low-cost.

(271) În al doilea rând, Comisia nu poate înțelege motivul pentru care landul Renania-Palatinat a încercat să promoveze regiunea ca destinație turistică investind o parte considerabilă din bugetul său de marketing – Lufthansa, care nu a fost contrazisă cu privire la acest aspect de Germania, menționează o proporție de 30-50 % – în serviciile de marketing ale unei singure companii aeriene.

(272) În landul Renania-Palatinat se poate ajunge prin diferite mijloace de transport, inclusiv cu mașina, cu trenul și cu autobuzul. Din cauza poziției sale geografice, cea mai convenabilă modalitate de a ajunge sau de a călători de la aeroport este cu mașina sau cu autobuzul. Pentru turiști nu este deosebit de atractiv să fie nevoiți să închirieze un autoturism pentru a ajunge la cea mai apropiată destinație turistică (aproximativ 1 oră până la Trier sau Koblenz). Acest lucru sugerează că modul în care este conceput aeroportul în sine este mai orientat către pasagerii care pleacă din landul Renania-Palatinat în altă parte. Într-adevăr, în conformitate cu observațiile Germaniei, un studiu efectuat de Dornier Consulting a constatat că [75-80] % din traficul aeroportuar este de plecare, ceea ce înseamnă că marea majoritate a pasagerilor Ryanair din Frankfurt-Hahn pleacă. Acest lucru sugerează că promovarea rutelor dinspre/către acest aeroport este mai susceptibilă să îmbunătățească turismul în alte zone.

(273) De asemenea, Germania nu a detaliat ipoteza avansată de Ryanair potrivit căreia landul a utilizat serviciile de marketing ale Ryanair ca portofoliu de mărci. Prin urmare, această ipoteză *ex post* a Ryanair nu poate fi susținută.

(274) În consecință, Comisia consideră că principalul efect și obiectiv preconizat al contractelor în cauză pentru landul Renania-Palatinat nu a fost achiziționarea de servicii de marketing în vederea promovării teritoriului landului, ci sprijinirea financiară a operațiunilor de transport aerian ale Ryanair dinspre și către aeroportul Frankfurt-Hahn.

— *Au fost vizate operațiunile de zbor ale companiei Ryanair, nu serviciile de marketing*

(275) Serviciile achiziționate de landul Renania-Palatinat pe baza contractelor de marketing au constat în linkuri pe site-ul Ryanair către ofertele turistice din landul Renania-Palatinat ([57]), redirecționarea anunțurilor publicitare utilizând datele colectate de la vizitatorii site-ului Ryanair ([58]), plasarea destinației Renania-Palatinat pe pagina de Facebook și pe blogul Ryanair ([59]), două pagini în revista de bord a Ryanair ([60]) și o campanie de presă în beneficiul sectorului turismului din Renania-Palatinat ([61]). Aceste canale mass-media vizează, în esență, clienții (potențiali) ai Ryanair și nici măcar toți acești clienți. De exemplu, contractul de marketing din 2017 prevede doar plasarea destinației Renania-Palatinat pe paginile principale ale Ryanair din Regatul Unit, Irlanda și Italia – menționând în mod explicit, în acest context, legăturile aeriene ale Ryanair cu Londra-Stansted, Edinburgh, Newquay și Roma. Prin urmare, în loc să promoveze teritoriul landului Renania-Palatinat ca atare, serviciile de marketing limitate furnizate de Ryanair pe baza contractelor de marketing din 2005 și 2017, în special reclamele limitate doar la părțile de pe site-urile companiei aeriene asociate cu destinația în cauză, par să promoveze în primul rând propriile operațiuni de transport aerian ale Ryanair dinspre/către Renania-Palatinat.

([57]) A se vedea articolul 1 din contractul de marketing din 2005 și anexa 1 la contractul de marketing din 2017.
([58]) A se vedea anexa 1 la contractul de marketing din 2017.
([59]) A se vedea anexa 1 la contractul de marketing din 2017.
([60]) Articolul 2 din contractul de marketing din 2005.
([61]) Articolul 3 din contractul de marketing din 2005.

(276) Comisia nu contestă afirmația Ryanair potrivit căreia promovarea pe site-ul său putea determina clienții să cumpere un zbor către Renania-Palatinat. Este posibil ca, astfel cum susține Ryanair în observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii, vizitatorii „să treacă direct de la vizionarea unui anunț publicitar la cumpărarea unui bilet pe același site sau, invers, de la rezervarea unui bilet la vizionarea publicității legate de destinația respectivă, ceea ce le putea influența alegerea destinației pentru următoarea călătorie".

(277) Elementul-cheie, astfel cum s-a explicat mai sus (considerentul 275), este că serviciile de marketing ale Ryanair se adresează în mod specific persoanelor care au decis deja să viziteze site-ul Ryanair. Acest lucru se poate întâmpla, astfel cum a afirmat chiar Ryanair, în timpul achiziționării unui bilet de avion, adică este vorba, de regulă, de persoane care sunt deja clienți ai Ryanair. Prin urmare, această caracteristică este un indiciu suplimentar al faptului că serviciile de marketing nu au fost concepute și nici nu au avut ca efect promovarea regiunii în general, ci au promovat în mod specific serviciile de transport aerian oferite de Ryanair aeroportului Frankfurt-Hahn.

(278) În plus, ambele contracte de marketing conțin angajamente precise ale Ryanair referitoare la operațiunile de servicii aeriene (stabilirea unei baze pe aeroportul Frankfurt-Hahn pentru un anumit număr de aeronave conform contractului de marketing din 2005 și transportarea unui anumit număr de pasageri pe an conform contractului de marketing din 2017). O entitate interesată exclusiv de achiziționarea de servicii de marketing nu ar fi avut niciun interes să includă în contractele de formalizare a acestei achiziții obligațiile impuse furnizorului de servicii de marketing privind operațiunile de transport aerian. Existența acestor obligații în contractele de servicii de marketing implică, în fapt, că compania Ryanair este remunerată, prin intermediul plăților de marketing efectuate de landul Renania-Palatinat, pentru operațiunile sale de transport aerian dinspre/către aeroportul Frankfurt-Hahn.

— *Recurgerea la compania Ryanair, și nu la un furnizor oarecare de servicii de marketing online*

(279) Publicitatea din revista de bord a Ryanair viza doar un număr restrâns de potențiali călători, și anume cei care utilizau deja serviciile Ryanair. Turiștii vizați de Ryanair nu reprezintă principala clientelă interesată de turismul în landul Renania-Palatinat. În landul Renania-Palatinat se poate ajunge prin diferite mijloace de transport, inclusiv cu mașina, cu trenul și cu autobuzul. Această contradicție sugerează că landul Renania-Palatinat nu a avut nicio intenție reală de a promova turismul prin încheierea contractelor de marketing cu Ryanair.

(280) Serviciile de marketing au avantajat compania Ryanair mai mult decât au promovat landul Renania-Palatinat și zona înconjurătoare a acestuia. Serviciile de marketing furnizate de Ryanair nu puteau promova în mod eficace landul Renania-Palatinat și zona înconjurătoare a acestuia, prin urmare alegerea Ryanair nu era justificată suficient din punct de vedere economic; serviciile de marketing ale Ryanair nu au avut efectul menționat și chiar dacă contractele în cauză ar fi avut un efect, ele ar fi avantajat mai mult Ryanair decât orice altă entitate.

(281) Astfel cum s-a arătat mai sus, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că contractele de marketing încheiate cu Ryanair au avut un efect pozitiv pentru land. Presupunând că aceste campanii de marketing au avut ca efect încurajarea clienților Ryanair să cumpere bilete de avion către Renania-Palatinat, acest efect ar fi fost în primul rând în beneficiul companiei Ryanair și ar fi fost rezultatul unui efort de promovare a serviciilor sale pe care Ryanair ar fi trebuit să îl suporte singură.

(282) În decizia privind aeroportul din *Montpellier*, Comisia a constatat că Ryanair își poate atinge obiectivele privind gradul de încărcare a aeronavelor prin politica sa de stabilire a prețurilor („yield management"). „Yield management" al Ryanair urmărește să încurajeze potențialii clienți ai Ryanair să aleagă o anumită destinație la prețul ideal pentru Ryanair. Un element esențial al „yield management" al Ryanair constă în stabilirea prețului maxim pe care pasagerul este dispus să îl plătească pentru biletul său de avion, asigurând, în același timp, o rată optimă de încărcare a aeronavei cu scopul de a maximiza veniturile Ryanair și de a câștiga piața europeană ([62]). În cazul Ryanair, se observă o mare diferență între prețurile din sezonul de vârf și prețurile din extrasezon. Aceasta înseamnă că pasagerii care călătoresc în sezonul de vârf aduc mai multe beneficii companiei Ryanair decât pasagerii care călătoresc în extrasezon.

(283) Promovarea destinațiilor care permit Ryanair să obțină un preț corespunzător sezonului de vârf va fi și în interesul Ryanair. Prin urmare, în cazul în care campania de marketing are un impact, Ryanair va beneficia în mod direct.

([62]) A se vedea Decizia (UE) 2020/1671, considerentul 294.

(284) În plus, o campanie de marketing putea contribui la atragerea unor pasageri care nu ar fi fost convinși doar de preț sau care nu ar fi avut în vedere să călătorească cu Ryanair către Renania-Palatinat dacă nu ar fi fost expuși la o campanie de marketing. În consecință, atragerea pasagerilor prin campanii de marketing reduce presiunea asupra Ryanair de a atrage pasagerii numai prin politica sa de stabilire a prețurilor pentru a-și atinge obiectivele privind gradul de încărcare a aeronavelor.

5.1.2.3.3.3.2. Practica Ryanair observată în alte cazuri

(285) Comisia observă, de asemenea, că utilizarea contractelor de marketing ca justificare pentru plățile către Ryanair menite să mențină Ryanair pe un anumit aeroport regional nu este fără precedent. În special, din procedura oficială de investigare a Comisiei în cazul SA.33961 privind aeroportul din Nîmes reiese că, într-o situație în care rata de încărcare pe o rută vizată scăzuse considerabil, Ryanair a exercitat presiuni asupra entităților publice interesate pentru achiziționarea de servicii de marketing suplimentare, amenințând să oprească operarea rutei în absența unei majorări punctuale a contribuției financiare ([63]). În ceea ce privește aeroportul Altenburg-Nobitz, procedura oficială de investigare a Comisiei în cazul SA.26500 ([64]) a arătat că, după ce operatorul aeroportuar a refuzat să plătească o sumă solicitată de Ryanair ca taxă de marketing pentru planul de zbor din sezonul de vară 2011, Ryanair și-a încetat activitatea pe aeroport în martie 2011 ([65]). Cel mai recent, în cazul SA.47867 referitor la aeroportul din Montpellier ([66]), Comisia a considerat că contractele de marketing încheiate cu o asociație locală erau subvenții disimulate pentru promovarea rutelor aeriene ale Ryanair. Această concluzie a fost confirmată ulterior de Tribunal ([67]).

5.1.2.3.3.3.3. Din considerente de exhaustivitate: concluzie privind avantajul acordat Ryanair

(286) Comisia concluzionează, pe baza elementelor de probă menționate anterior, că achiziționarea serviciilor de marketing de către landul Renania-Palatinat de la Ryanair nu face decât să justifice plățile efectuate către Ryanair pentru operațiunile sale de zbor, fără să ofere vreun câștig financiar landului Renania-Palatinat în calitatea sa de operator economic și nu corespunde unei achiziții reale de servicii pentru promovarea turismului. Prin urmare, și din acest motiv, contractele de marketing din 2005 și 2017 au conferit un avantaj companiei Ryanair.

5.1.2.3.4. Selectivitatea

(287) Contractele de marketing au fost încheiate cu Ryanair, în urma unor negocieri individuale și, în plus, fără nicio licitație publică prealabilă, din câte știe Comisia. Prin urmare, orice avantaj economic implicat în aceste contracte ar fi selectiv ([68]).

5.1.2.3.5. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

(288) Întrucât companiile aeriene concurează între ele în cadrul schimburilor comerciale din interiorul Uniunii, iar Ryanair este o companie aeriană care își desfășoară activitatea în întreaga Uniune, Comisia consideră, cu titlu preliminar, că orice avantaj economic implicat în contractele în cauză este de natură să denatureze concurența și să aibă un efect asupra schimburilor comerciale din interiorul Uniunii.

([63]) Decizia (UE) 2016/633 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de către Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Nîmes-Uzès-Le Vigan, a Veolia Transport Aéroport de Nîmes, a Ryanair Limited și a Airport Marketing Services (JO L 113, 27.4.2016, p. 32), considerentele 102, 547 și 548.

([64]) Decizia (UE) 2016/287 a Comisiei din 15 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.26500 – 2012/C (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) pus în aplicare de Germania în favoarea întreprinderii Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH și a companiei aeriene Ryanair Ltd. (JO L 59, 4.3.2016, p. 22).

([65]) A se vedea Hotărârea Tribunalului din 13 decembrie 2018, Ryanair și AMS/Comisia, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, punctul 258.

([66]) A se vedea Decizia (UE) 2020/1671, considerentul 245.

([67]) A se vedea Hotărârea Tribunalului din 14 iunie 2023, Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, punctele 161-310.

([68]) A se vedea punctul 126 din Comunicarea privind noțiunea de ajutor de stat, precum și Hotărârea Curții de Justiție din 4 iunie 2015, Comisia/MOL, cauza C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punctul 60 și următoarele.

5.1.2.3.6. Concluzie

(289) Comisia concluzionează că contractele de marketing în cauză constituie ajutor de stat în favoarea Ryanair în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.2.4. Contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 dintre FFHG și Ryanair

(290) În ceea ce privește contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 încheiate între FFHG și Ryanair, Comisia consideră că este oportun să înceapă evaluarea cu aplicarea principiului operatorului în economia de piață pentru a evalua dacă contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 au conferit un avantaj companiei Ryanair.

(291) În acest sens, este important de amintit că, înainte de încheierea acestor contracte, relația dintre Ryanair și aeroport era reglementată de contractele de servicii aeroportuare din 2002 și din 2005. În ceea ce privește aceste contracte, Comisia a constatat în Decizia Hahn I că ele respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat.

(292) În plus, este important să se țină seama de faptul că taxele de aeroport plătite de Ryanair în temeiul contractelor de servicii aeroportuare din 2013 și 2015 corespund taxelor de aeroport incluse în regimul general al taxelor de aeroport aplicabil pentru Frankfurt-Hahn. Listele generale de taxe din 2002 și 2006 au fost evaluate de Comisie în Decizia Hahn I, iar Comisia a concluzionat că ele nu constituie ajutor de stat.

(293) Contractul de servicii aeroportuare din 2002 urma inițial să se aplice până la 13 februarie 2017, cu o opțiune de prelungire până la 13 februarie 2022, iar contractul de servicii aeroportuare din 2005 urma inițial să se aplice până în 2027.

(294) Prin urmare, contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 trebuie evaluate în raport cu acest scenariu de referință, deoarece Ryanair avea dreptul, în principiu, să își continue activitatea pe aeroportul Frankfurt-Hahn pe baza condițiilor conforme cu piața convenite cu FFHG în contractele de servicii aeroportuare din 2002 și 2005 până în 2022 și, respectiv, 2027. Atât timp cât contractele ulterioare de servicii aeroportuare corespund contractelor existente (contractele de servicii aeroportuare din 2002 și 2005), care, în mod normal, ar continua să funcționeze, pozițiile economice ale Ryanair și FFHG nu sunt modificate prin încheierea contractelor de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016.

5.1.2.4.1. Contractul prin scrisoare de însoțire din 2013

(295) Contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 constă într-o scrisoare de însoțire la contractul standard de handling la sol. Astfel cum au subliniat Germania și Ryanair în observațiile lor ulterioare deciziei de inițiere a procedurii, contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 nu se abate de la lista taxelor de aeroport, ci confirmă aplicabilitatea acesteia și doar actualizează normele de handling la sol aplicabile Ryanair în funcție de evoluțiile generale din sectorul aviației.

(296) Întrucât contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 nu modifică în mod substanțial normele aplicabile anterior, iar normele aplicabile anterior respectă principiul operatorului privat în economia de piață (astfel cum a stabilit Comisia în Decizia Hahn I), Comisia concluzionează că contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 nu conferă niciun avantaj companiei Ryanair și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat.

5.1.2.4.2. Adnotarea din 2015

(297) Astfel cum se arată în considerentul 41, adnotarea din 2015 prelungește contractul prin scrisoare de însoțire din 2013 cu trei ani, până în 2017. În plus, aceasta include modificări privind punerea la dispoziție a unui vehicul cu rampă/furgon de mentenanță și punerea la dispoziție de birouri administrative și de spații de depozitare pentru piesele de schimb.

(298) Simpla punere la dispoziție a unui vehicul cu rampă/furgon de mentenanță și a unui spațiu administrativ de birouri și de depozitare nu depășește limitele unui gest comercial față de principalul client al aeroportului. Acestea lucruri nu sunt de natură să modifice constatarea Comisiei din Decizia Hahn I potrivit căreia plățile efectuate de Ryanair către FFHG pentru servicii aeroportuare respectă principiul operatorului privat în economia de piață.

(299) Întrucât adnotarea din 2015 nu modifică în mod substanțial normele aplicabile anterior, iar normele aplicabile anterior respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață, Comisia concluzionează că adnotarea din 2015 nu conferă niciun avantaj companiei Ryanair și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat.

5.1.2.4.3. Scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016

(300) Scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016 conține două modificări privind taxele de aeroport care trebuie plătite de Ryanair: (a) se aplică o taxă de aeroport redusă de [...] EUR per pasager începând de la [...] pasageri pe an. Anterior, pe baza listei generale de taxe din 2006, aceasta se aplica doar începând de la [...] pasageri pe an și (b) un nou sistem de sprijin pentru marketing, prin care nu se vor aplica deloc taxe de aeroport niciunui pasager care depășește numărul de pasageri la plecare din anul precedent. Durata contractului este până la 31 martie 2022.

(301) Germania a răspuns la îndoielile exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii și repetate de Lufthansa în observațiile sale privind data studiului PwC. În special, în conformitate cu explicațiile furnizate de FFHG în observațiile sale privind decizia de inițiere a procedurii, Germania a clarificat faptul că studiul PwC nu a fost comandat cu două zile înainte de încheierea contractului, ci era în pregătire și fusese discutat cu FFHG de mai mult timp, prin urmare constatările acestuia erau cunoscute conducerii FFHG la data încheierii contractului.

(302) De asemenea, Comisia trebuie să corecteze constatarea preliminară din decizia de inițiere a procedurii (considerentul 288) potrivit căreia scenariul contrafactual ar fi o scădere progresivă a numărului de pasageri ai Ryanair în anii următori.

(303) După cum a explicat în detaliu Germania, contextul concluziei scrisorii de însoțire nr. 2 din 2016 era privatizarea planificată a aeroportului. Ryanair a insistat să obțină un contract de servicii aeroportuare cu o durată de cinci ani și, în caz contrar, a amenințat că va părăsi imediat aeroportul. Pe baza informațiilor transmise de Germania, Comisia constată că această amenințare trebuie să fi părut credibilă aeroportului. Credibilitatea acestei amenințări este, într-adevăr, confirmată atât de Lufthansa, care se bazează de mai multe ori pe faptul că Ryanair putea părăsi cu ușurință aeroportul, cât și de raportul Oxera prezentat de Ryanair. Contrar celor luate în considerare de Comisie în decizia de inițiere a procedurii (considerentul 288), este așadar considerată realistă ipoteza din studiul PwC potrivit căreia, în scenariul contrafactual, Ryanair ar fi încetat imediat orice activitate în cadrul FFHG începând din 2016.

(304) De asemenea, Germania a clarificat faptul că previziunile privind costurile și veniturile menționate în studiul PwC au fost puse la dispoziția FFHG înainte de semnarea contractului și au fost utilizate de FFHG pentru a evalua oportunitatea încheierii contractului.

(305) Studiul PwC presupune că, în scenariul de referință, FFHG se putea aștepta la un număr constant de pasageri transportați de Ryanair de [2-3] milioane pe an în perioada 2017-2021. În decizia de inițiere a procedurii (considerentul 287), Comisia a considerat acest scenariu destul de optimist. Totuși, aceste ipoteze s-au bazat pe documentele de planificare internă ale FFHG, pe care FFHG le-a pus la dispoziția PwC, astfel cum s-a confirmat în observațiile Germaniei cu privire la decizia de inițiere a procedurii. Prin urmare, în lipsa unor indicii credibile în sens contrar, Comisia acceptă aceste scenarii.

(306) Studiul PwC compară un scenariu în care Ryanair rămâne pe aeroport cu scenariul în care Ryanair părăsește aeroportul. Studiul constată că contractul cu Ryanair generează un flux de trezorerie neangajat suplimentar anual de [4-5 milioane] EUR în 2017, care crește treptat pentru a ajunge la [4,5-5,5 milioane] EUR în 2021. În pofida anumitor deficiențe ale studiului, printre care, în special, lipsa unei variații a numărului de pasageri ai Ryanair în cadrul verificărilor de sensibilitate, Comisia consideră în ultimă instanță că un operator economic privat în economia de piață și-ar fi putut întemeia decizia pe un astfel de studiu.

(307) Studiul a arătat că scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016 a avut o valoare a capitalului de [20-25] de milioane EUR, care este rezultatul agregării fluxurilor de trezorerie neangajate și al actualizării acestora cu [5-10] % pe an.

(308) Acest rezultat nu este pus sub semnul întrebării nici de expertiza efectuată de AT Kearney, care a avut un scop diferit. Aceasta analizează profitabilitatea FFHG în ansamblu. Totuși, întrebarea relevantă pentru aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață în cazul scrisorii de însoțire nr. 2 din 2016 este dacă, în absența acestui contract, FFHG ar fi fost într-o situație mai puțin favorabilă. Răspunsul este afirmativ, deoarece ar fi avut un flux de trezorerie neangajat mai mic cu [4-5]-[4,5-5,5] milioane EUR pe an.

(309) Din aceste motive, Comisia concluzionează că scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016 respectă criteriul operatorului economic privat în economia de piață. Prin urmare, scrisoarea de însoțire nr. 2 din 2016 nu conferă un avantaj companiei Ryanair și nu constituie ajutor de stat.

5.2. **Compatibilitatea ajutorului**

(310) În această secțiune, Comisia va evalua compatibilitatea măsurilor despre care s-a constatat că constituie ajutor de stat:

(a) ajutorul de stat acordat societății FFHG ca urmare a retragerii în 2016 a parcelei „housing” din contractul de vânzare de terenuri din 2014;

(b) ajutorul pentru formare acordat companiei Ryanair;

(c) sprijinul pentru marketing acordat companiei Ryanair.

5.2.1. *În ceea ce privește măsura de ajutor în favoarea FFHG*

(311) Singura măsură în favoarea FFHG care face obiectul investigației și despre care Comisia concluzionează că constituie ajutor de stat este „vânzarea dublă” de către FFHG a unei parcele de teren (considerentul 200).

(312) În decizia de inițiere a procedurii (considerentele 326-330), Comisia a prezentat motivele pentru care, dacă exercitarea dreptului de retragere de către FFHG cu zero EUR constituie ajutor de stat, are îndoieli cu privire la compatibilitatea acestuia cu piața internă și a reamintit Germaniei că sarcina probei pentru demonstrarea compatibilității îi revine Germaniei.

(313) Germania nu a invocat niciun motiv de compatibilitate a ajutorului, ci și-a limitat argumentația la a susține că această măsură nu implică ajutor pentru FFHG.

(314) Prin urmare, Comisia concluzionează că ajutorul în valoare de 1,25 milioane EUR pentru vânzarea parcelei de teren „housing” este incompatibil cu piața internă. Germania trebuie să îl recupereze de la beneficiar.

5.2.2. *În ceea ce privește măsurile de ajutor în favoarea companiei Ryanair*

5.2.2.1. Ajutorul pentru formare acordat companiei Ryanair

(315) În primul rând trebuie să se analizeze dacă ajutorul pentru formare îndeplinește condițiile unei exceptări pe categorii și, în caz contrar, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 107 alineatul (2) și alineatul (3) din TFUE.

5.2.2.1.1. Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare

(316) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că ajutorul pentru formare ar putea îndeplini condiția prevăzută la articolul 31 din RGECA, dar că sunt necesare informații suplimentare pentru a adopta o opinie definitivă. Totuși, în pofida solicitării sale de informații suplimentare, Comisia nu a primit nicio informație din partea Germaniei sau a părților interesate.

(317) Germania și Ryanair au susținut că nu pot furniza documente suplimentare, deoarece obligația lor de a păstra documentele solicitate a expirat conform legislației naționale aplicabile.

(318) Curtea de Justiție a statuat că este de datoria statului membru să invoce eventualele motive care ar putea să justifice compatibilitatea și să demonstreze că sunt îndeplinite condițiile de compatibilitate ([69]). Statele membre și părțile interesate au cunoștință de termenul de prescripție de 10 ani prevăzut la articolul 17 din Regulamentul (UE) 2015/1589. Prin urmare, acestea nu pot invoca un termen național de prescripție pretins mai scurt care ar reglementa obligația lor de a păstra documente pentru a se sustrage de la această sarcină a probei.

(319) Comisia nu deține informații cu privire la costurile exacte finanțate prin ajutorul pentru formare și, prin urmare, nu poate aprecia dacă costurile au fost eligibile în temeiul RGECA. Potrivit articolului 31 alineatul (3) din RGECA, costurile eligibile ar fi fost: (a) costurile cu personalul aferente formatorilor, pentru orele în care formatorii participă la formare; (b) costurile operaționale aferente formatorilor și participanților la formare, legate direct de proiectul de formare; (c) costurile serviciilor de consiliere legate de proiectul de formare; (d) costurile cu personalul aferente participanților la formare și costurile indirecte generale pentru orele în care participanții sunt la cursurile de formare.

(320) În plus, Germania nu a prezentat informații cu privire la natura și conținutul formării care să permită Comisiei să stabilească faptul că formarea sau o parte a acesteia nu este de tipul celei pe care o desfășoară întreprinderile cu scopul de a se conforma standardelor naționale obligatorii privind formarea profesională [articolul 31 alineatul (2) din RGECA].

(321) De asemenea, Germania nu a furnizat nicio informație care să arate că intensitățile maxime ale ajutorului prevăzute la articolul 31 alineatul (4) din RGECA au fost respectate.

(322) În absența unor astfel de informații, Comisia consideră că Germania nu a demonstrat că ajutorul pentru formare îndeplinește condiția prevăzută la articolul 31 din RGECA.

5.2.2.1.2. Articolul 107 alineatul (2) din TFUE

(323) Comisia nu poate declara ajutorul pentru formare compatibil în temeiul articolului 107 alineatul (2) din TFUE deoarece ajutorul nu are un caracter social în sensul restrâns al articolului 107 alineatul (2) litera (a) din TFUE, nu servește la remedierea unei pagube provocate de calamități naturale sau de alte evenimente extraordinare [articolul 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE] și nici nu este acordat economiei anumitor regiuni ale Republicii Federale Germania afectate de divizarea Germaniei [articolul 107 alineatul (2) litera (c) din TFUE].

5.2.2.1.3. Articolul 107 alineatul (3) din TFUE

(324) Conform jurisprudenței Curții, Comisia este obligată să își exercite puterea de apreciere pentru a evalua o măsură de ajutor de stat care nu respectă condițiile prevăzute în RGECA în temeiul articolului 107 alineatul (3) din TFUE. În acest demers, începând cu 2009, Comisia se poate baza pe experiența dobândită în cazuri anterioare, astfel cum este sintetizată în criteriile stabilite în RGECA ([70]), și pe Comunicarea Comisiei ([71]) care stabilește criteriile de evaluare a compatibilității ajutoarelor pentru formare care fac obiectul notificării individuale („comunicarea”).

([69]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 28 aprilie 1993, Italia/Comisia, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, punctul 20.

([70]) A se vedea Hotărârea Tribunalului din 14 iulie 2011, Freistaat Sachsen (Germania)/Comisia Europeană, T-357/02 RENV, ECLI:EU:T:2011:376, punctele 42 și 48.

([71]) Comunicarea Comisiei – Criterii pentru analiza compatibilității ajutoarelor de stat pentru formare care fac obiectul notificării individuale (JO C 188, 11.8.2009, p. 1), punctul 3: „Aceste orientări sunt destinate să confere transparență raționamentelor Comisiei și să asigure previzibilitate și siguranță juridică. În temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (g) din Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare), […] orice ajutor individual pentru formare, acordat *ad hoc* sau pe baza unei scheme, va face obiectul prezentelor orientări dacă echivalentul finanțării nerambursabile depășește 2 milioane EUR pentru un proiect de formare.”

(325) În cazul de față, exceptările prevăzute la articolul 107 alineatul (3) literele (a), (b) și (d) nu se aplică ([72]).

(326) Pentru a putea fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, ajutorul trebuie să îndeplinească două condiții, prima fiind că trebuie să fie desinat să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, iar a doua fiind că nu trebuie să modifice în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun ([73]).

(327) Cu titlu preliminar, Comisia observă că a adoptat comunicarea în 2009. Atunci când adoptă orientări, Comisia este, în principiu, obligată să respecte aceste orientări în scopul exercitării puterii sale de apreciere. Cu toate acestea, atunci când statele membre invocă motive deosebite pentru care Comisia ar trebui să se abată de la orientările sale, Comisia este obligată să examineze argumentele respective și să își exercite puterea de apreciere ținând seama de acestea ([74]).

(328) În cazul de față, ajutorul a fost acordat înainte de adoptarea comunicării. Germania și părțile interesate nu au formulat observații specifice cu privire la conformitatea ajutorului cu comunicarea. Din aceste motive, Comisia consideră că este oportun ca evaluarea sa să se bazeze în mod direct pe articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, inspirându-se din principiile stabilite în comunicare.

(329) În primul rând, ajutorul trebuie să aibă ca scop facilitarea dezvoltării activității economice. Germania a declarat că ajutorul pentru formare se bazează pe o politică a pieței forței de muncă a landului Renania-Palatinat. Scopul ajutorului este calificarea unor persoane pentru a putea avea acces la piața forței de muncă, în special în sectorul transportului aerian. Pe de o parte, formarea potențialilor angajați este o investiție în dezvoltarea economică a sectorului transportului aerian. Pe de altă parte, creșterea ocupării forței de muncă în regiune are un impact direct asupra economiei regiunii, deoarece afectează consumul și investițiile. Prin urmare, prima condiție este îndeplinită.

(330) În al doilea rând, ajutorul pentru formare nu trebuie să modifice în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.

(331) Conform punctelor 9, 10, 12 și 16 din comunicare, se presupune că ajutorul pentru formare nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun atunci când: (a) există o disfuncționalitate a pieței care justifică ajutorul; (b) ajutorul nu este singurul instrument de politică de care dispun statele membre pentru a încuraja formarea; (c) ajutorul pentru formare are un efect stimulativ și era necesar și, în final; (d) ajutorul este proporțional.

(332) Comunicarea indică, în primul rând, că ajutoarele pentru formare ar trebui acordate numai în cazul unei disfuncționalități a pieței. În această evaluare trebuie să joace un rol natura formării, precum și transferabilitatea competențelor dobândite în timpul formării. Cu cât formarea este mai generală și cu cât competențele sunt mai transferabile, cu atât este mai probabil ca formarea să ofere externalități pozitive. În plus, includerea de lucrători cu handicap sau defavorizați poate spori externalitățile pozitive ale formării.

([72]) Articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE se referă la ajutoarele destinate să favorizeze dezvoltarea economică a regiunilor în care nivelul de trai este anormal de scăzut sau în care există un grad de ocupare a forței de muncă extrem de scăzut. Această exceptare se referă numai la regiunile în care situația economică este extrem de nefavorabilă în raport cu UE în ansamblu, ceea ce nu este valabil în cazul landului Renania-Palatinat.
Articolul 107 alineatul (3) litera (b) din TFUE se referă la ajutoarele destinate să promoveze realizarea unui proiect important de interes european comun sau să remedieze perturbări grave ale economiei unui stat membru. O politică a pieței forței de muncă limitată la regiunea Renania-Palatinat nu este un proiect important de interes european comun.
În final, ajutorul nu promovează cultura și conservarea patrimoniului în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (d) din TFUE.

([73]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 22 septembrie 2020, Republica Austria/Comisia și alții, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punctele 18-20.

([74]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 19 iulie 2016, Kotnik și alții, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, punctele 37-41.

(333) Ajutorul făcea parte dintr-o politică a pieței muncii care consta în programele „Calificarea piloților pentru un post de comandant sau de prim ofițer în carlingă 2001-2002”, „Calificarea însoțitorilor de zbor 2001-2002”, „Calificarea piloților pentru un post de comandant sau de prim ofițer în carlingă 2002-2003” și „Calificare de însoțitor de zbor 2002-2003”.

(334) Natura formării este destul de specifică. Formarea permite cursanților să lucreze numai ca însoțitor de zbor sau comandant de zbor/prim ofițer. În ceea ce privește transferabilitatea competențelor dobândite, formarea a fost furnizată numai de Ryanair și Germania, iar Ryanair nu a prezentat elemente de probă pentru a contesta faptul că 80-90 % din personalul în cauză a fost angajat de Ryanair după formare, astfel cum a susținut reclamantul. Se poate presupune că competențele dobândite în cadrul formării sunt transferabile pentru a lucra la alte companii aeriene, astfel încât, chiar dacă această afirmație a reclamantului este corectă, personalul poate alege să nu rămână la Ryanair. Cu toate acestea, nu se știe dacă formarea a fost certificată, ceea ce ar însemna că alte companii aeriene ar putea angaja efectiv o persoană care a urmat această formare. Germania a menționat doar că cursurile de formare în cauză se adresa șomerilor și persoanelor expuse riscului de șomaj. Aceasta nu preciza dacă formarea se adresa și lucrătorilor cu handicap sau defavorizați care nu ar fi beneficiat de o astfel de oportunitate pe piața forței de muncă.

(335) Potrivit informațiilor din dosar, companiile aeriene au politici diferite în ceea ce privește suportarea costurilor pentru formarea piloților și a însoțitorilor de zbor – unele dintre acestea o plătesc (astfel procedează, de exemplu, companiile aeriene „tradiționale”), iar în cazul altora solicitanții de posturi trebuie să își plătească singuri formarea. Însă în cadrul ambelor modele piața asigură în mod normal formarea și nu este necesară intervenția statului sau finanțarea de către stat a formării.

(336) Din aceste motive, Comisia consideră că Germania nu a demonstrat existența unei disfuncționalități a pieței și concluzionează că, în general, piața asigură formarea în cauză, fără a fi necesar ca statul să intervină prin acordarea unui ajutor pentru formare.

(337) În orice caz, pentru a se demonstra necesitatea și efectul stimulativ al ajutorului trebuie să se demonstreze că, în comparație cu situația în care nu există un ajutor, formarea oferită de întreprinderea în cauză a fost îmbunătățită în ceea ce privește dimensiunea, calitatea, domeniul de aplicare sau participanții vizați. Comisia nu a primit nicio informație cu privire la efectul formării asupra șomajului din regiune sau cu privire la situația economică generală din Renania-Palatinat. Germania nu a prezentat nicio analiză a scenariului contrafactual care să compare nivelurile de formare avute în vedere cu și fără ajutor. De fapt, Germania nu a putut demonstra că persoanele care urmau formarea erau efectiv angajate ulterior. Prin urmare, Comisia nu știe dacă formarea ca însoțitor de zbor sau comandant de zbor era necesară pentru reducerea șomajului. Germania nu a reușit să demonstreze modul în care ajutorul pentru formare a stimulat companiile aeriene să angajeze mai mult personal. În consecință, Comisia nu poate evalua necesitatea și efectul stimulativ al ajutorului pentru formare.

(338) Pentru a fi proporțional, ajutorul trebuie să se limiteze la minimul necesar pentru atingerea obiectivului urmărit. Întrucât s-a stabilit deja că nu există nicio dovadă a unei disfuncționalități a pieței și că, prin urmare, nu sunt necesare măsuri de politică pentru promovarea formării, precum și că ajutorul nu era necesar și nu a avut un efect stimulativ, nu este nevoie să se evalueze dacă valoarea ajutorului a fost menținută la minimul necesar pentru atingerea obiectivului ajutorului. Prin urmare, ajutorul pentru formare nu este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, interpretat în lumina criteriilor stabilite în comunicare.

(339) În consecință, ajutorul pentru formare acordat Ryanair a fost un ajutor de stat incompatibil.

5.2.2.2. Contractele de marketing din 2005 și 2017 dintre landul Renania-Palatinat și Ryanair

(340) Contractele de marketing constituie ajutor pentru funcționare acordat companiei Ryanair, reducând cheltuielile de funcționare pe care aceasta ar fi trebuit să le suporte în mod normal pentru operarea zborurilor dinspre/către aeroportul Frankfurt-Hahn.

(341) Conform jurisprudenței Curții de Justiție, este de datoria statului membru să invoce eventualele motive care ar putea să justifice compatibilitatea și să demonstreze că sunt îndeplinite condițiile pentru o astfel de compatibilitate ([75]).

(342) Germania nu consideră că contractele de marketing din 2005 și 2017 încheiate cu Ryanair constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, nu a prezentat argumente cu privire la compatibilitatea acestor contracte cu piața internă.

(343) Compatibilitatea ajutorului trebuie evaluată la data la care a fost acordat ([76]). În cazul contractului de marketing din 2005, această dată a fost 4 noiembrie 2005, adică înainte de intrarea în vigoare, la 9 decembrie 2005, a Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației. Pentru 2017, aceasta a fost 20 octombrie 2017. Contractului de marketing din 2017 i se aplică Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

(344) În ceea ce privește contractul de marketing din 2005, Comisia urmează aceeași abordare pe care a adoptat-o în deciziile anterioare, în care a trebuit să evalueze compatibilitatea ajutoarelor acordate înainte de intrarea în vigoare a actualelor Orientări din 2014 privind sectorul aviației și a Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației ([77]).

(345) Înainte de adoptarea Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, Comisia a adoptat Orientările din 1994 privind sectorul aviației ([78]). Totuși, Orientările din 1994 privind sectorul aviației nu prevedeau în mod special condiții de compatibilitate pentru ajutoarele pentru funcționare destinate promovării traficului aerian de pe aeroporturile regionale. Prin urmare, în conformitate cu abordarea adoptată în deciziile anterioare, Comisia trebuie să evalueze compatibilitatea ajutorului în cauză în mod direct pe baza articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(346) În acest context, trebuie remarcat faptul că evaluarea Comisiei față de acest tip de ajutor de stat a fost rafinată de-a lungul timpului, păstrând însă neschimbate anumite aspecte. Aceste aspecte își au originea în principiile generale care reglementează compatibilitatea ajutorului în conformitate cu dispoziția din TFUE menționată anterior.

(347) Astfel, în decizia privind *aeroportul din Manchester* din iunie 1999 ([79]), Comisia a constatat că reducerile aplicate taxelor de aeroport, care au fost acordate în mod nediscriminatoriu și limitat în timp ca măsuri de promovare a unor rute noi, erau compatibile cu normele privind ajutoarele de stat.

(348) Ulterior, în decizia din februarie 2004 privind *aeroportul din Charleroi* ([80]), Comisia a explicat că „[a]jutoarele operaționale menite să contribuie la lansarea unor noi linii aeriene sau să consolideze anumite frecvențe pot fi un instrument necesar pentru dezvoltarea unor aeroporturi regionale mici. Aceste măsuri pot, într-adevăr, să convingă companiile interesate să își asume riscul de a investi în noi rute. Cu toate acestea, pentru a declara

([75]) A se vedea Hotărârea Curții din 28 aprilie 1993, Italia/Comisia, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, punctul 20.

([76]) A se vedea considerentul 85 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației și considerentul 174 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

([77]) A se vedea, de exemplu, Decizia (UE) 2015/1227 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.22614 (C 53/07) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services și Transavia (JO L 201, 30.7.2015, p. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj), considerentele 452-470; Decizia (UE) 2016/633, considerentele 511-531.

([78]) Comunicarea Comisiei intitulată „Aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul privind SEE în cazul ajutoarelor de stat din sectorul aviației” (JO C 350, 10.12.1994, p. 5).

([79]) A se vedea Decizia Comisiei din 14 iunie 1999 privind ajutorul de stat NN 109/98 Regatul Unit, aeroportul din Manchester (JO C 65, 13.3.2004, p. 5).

([80]) Decizia 2004/393/CE a Comisiei din 12 februarie 2004 privind avantajele acordate de Regiunea Valonă și de Brussels South Charleroi Airport companiei aeriene Ryanair în legătură cu stabilirea sa la Charleroi (JO L 137, 30.4.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) („Decizia Charleroi”). Această decizie a fost anulată prin Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță în cauza Ryanair/Comisia, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Totuși, aceasta arată evoluția evaluării de către Comisie a ajutorului în cauză.

astfel de ajutoare compatibile în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat, este necesar să se determine dacă ajutoarele sunt necesare și proporționale în raport cu obiectivul vizat și dacă acestea nu afectează schimburile comerciale într-o măsură care contravine interesului comun". Prin urmare, Comisia a identificat anumite condiții care trebuie îndeplinite pentru ca acest ajutor pentru funcționare să fie declarat compatibil, în special cele menționate mai jos ([81]).

(a) Ajutorul trebuie să contribuie la realizarea obiectivului de interes comunitar de a dezvolta un aeroport regional printr-o creștere netă a traficului pe aceste noi rute ([82]).

(b) Ajutorul trebuie să fie necesar, în sensul că nu este acordat pentru o rută deja operată de aceeași sau de o altă companie aeriană sau pentru o rută similară ([83]).

(c) Ajutorul trebuie să aibă un efect stimulativ, în sensul că trebuie să ajute la dezvoltarea unei activități care, după o anumită perioadă, ar putea deveni profitabilă, ceea ce implică faptul că ajutorul este limitat în timp ([84]).

(d) Ajutorul trebuie să fie proporțional, *adică* suma acordată trebuie să fie corelată cu creșterea netă a traficului ([85]).

(e) Ajutorul trebuie să fi fost acordat într-un mod transparent și nediscriminatoriu și nu trebuie să fie cumulat cu alte tipuri de ajutoare.

(349) Orientările din 2005 privind sectorul aviației și Orientările din 2014 privind sectorul aviației au prezentat cu exactitate aceste principii de compatibilitate, dar nu este mai puțin adevărat că ajutorul pentru funcționare acordat companiilor aeriene poate fi declarat compatibil de către Comisie, cu condiția ca acesta să contribuie la dezvoltarea aeroporturilor mici printr-o creștere netă a traficului pe rute noi, ca ajutorul să fie necesar (adică să nu fie acordat pentru o rută deja operată de aceeași sau de o altă societate sau pentru o rută similară), să fie limitat în timp, ruta pentru care ajutorul este acordat să poată deveni profitabilă, suma acordată să fie legată de creșterea netă a traficului, iar ajutorul să fie acordat în mod transparent și nediscriminatoriu și să nu poate fi cumulat cu alte tipuri de ajutoare ([86]).

(350) În concluzie, Comisia consideră că, în cazul de față, trebuie să se analizeze compatibilitatea contractului de marketing din 2005 în lumina principiilor generale menționate anterior.

(351) Compatibilitatea contractului de marketing din 2017 ar trebui evaluată pe baza Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, care reflectă și aceste principii generale. Potrivit considerentelor 138-155 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) contribuția la un obiectiv bine definit de interes comun, *și anume* creșterea mobilității cetățenilor Uniunii sau facilitarea dezvoltării regionale a regiunilor îndepărtate;

(b) necesitatea intervenției statului;

(c) caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică;

(d) existența unui efect stimulativ;

(e) proporționalitatea ajutoarelor;

(f) evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale;

(g) cerințele privind transparența, necumularea ajutoarelor și nediscriminarea, care decurg din considerentele 133, 159 și 161-163 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

([81]) O evaluare similară a fost efectuată de Comisie și în alte cazuri recente. A se vedea, de exemplu, Decizia (UE) 2015/1227, considerentele 452-470; Decizia (UE) 2016/633, considerentele 511-531.
([82]) A se vedea considerentele 283-297 din Decizia Charleroi.
([83]) A se vedea considerentele 288-309 din Decizia Charleroi.
([84]) A se vedea considerentele 311-317 din Decizia Charleroi.
([85]) A se vedea considerentele 318-325 din Decizia Charleroi.
([86]) A se vedea Decizia (UE) 2015/1227, considerentul 457; Decizia (UE) 2016/633, considerentul 516.

(352) Germania și Ryanair nu au prezentat modul în care ajutorul pentru funcționare acordat companiei Ryanair prin contractele de marketing din 2005 și 2017 ar contribui la un obiectiv bine definit de interes comun. Comisia a respins mai sus (considerentele 266-288) argumentul potrivit căruia intenția landului a fost de a promova turismul sau dezvoltarea economică în regiune.

(353) În orice caz, chiar dacă achiziționarea de servicii de marketing ar fi urmărit un obiectiv de interes comun, deși nu a fost cazul, Germania și Ryanair nu au prezentat niciun argument care să demonstreze că ajutorul acordat prin contractele de marketing din 2005 și 2017 îndeplinește celelalte cerințe menționate mai sus.

(354) În consecință, Comisia concluzionează că Germania și Ryanair nu au demonstrat că era necesară intervenția statului și că ajutorul acordat companiei Ryanair a fost adecvat pentru a încuraja dezvoltarea economică în regiune. De asemenea, Germania și Ryanair nu au reușit să demonstreze că valoarea ajutorului a fost proporțională și putea evita efectele negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale. În final, Germania și Ryanair nu au demonstrat că au fost îndeplinite cerințele privind transparența, necumularea de ajutoare și nediscriminarea prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

(355) Prin urmare, ajutorul acordat prin contractele de marketing din 2005 și 2017 constituie ajutor de stat ilegal și incompatibil.

6. **RECUPERAREA**

(356) Potrivit Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene și jurisprudenței consacrate a instanțelor Uniunii, Comisia are competența de a decide că statul membru în cauză trebuie să modifice sau să anuleze ajutorul atunci când se constată că acesta este incompatibil cu piața internă ([87]). De asemenea, instanțele Uniunii au susținut în mod consecvent că obligația unui stat membru de a anula ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă are rolul de a restabili situația existentă anterior ([88]).

(357) În acest context, instanțele Uniunii au stabilit că acest obiectiv este atins în momentul în care sumele acordate sub forma ajutorului ilegal sunt rambursate de beneficiar, care pierde astfel avantajul de care dispunea față de concurenții săi pe piața internă, iar situația anterioară plății ajutorului este restabilită ([89]).

(358) În concordanță cu jurisprudența, articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 prevede că, „[a] tunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar”.

(359) Prin urmare, având în vedere că ajutorul de stat acordat societății FFHG ca urmare a retragerii în 2016 a parcelei „housing” din contractul de vânzare de terenuri din 2014, precum și ajutorul pentru formare și contractele de marketing din 2005 și din 2017 în favoarea Ryanair au fost puse în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE și trebuie considerate ajutoare ilegale și incompatibile, acestea trebuie recuperate pentru a restabili situația existentă pe piața internă înainte de acordarea lor. Recuperarea trebuie să acopere perioada de la data la care ajutoarele au fost puse la dispoziția beneficiarilor până la data recuperării lor efective. Sumele care trebuie să fie recuperate sunt purtătoare de dobândă de la data la care ajutoarele de stat au fost puse la dispoziția beneficiarilor până la data recuperării lor efective.

(360) Potrivit articolului 17 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589, „[p]rerogativele Comisiei de recuperare a ajutorului sunt supuse unui termen de prescripție de 10 ani” și, în conformitate cu alineatul (2) prima teză, „[t] ermenul de prescripție începe să curgă din ziua în care ajutorul ilegal este acordat beneficiarului fie ca ajutor individual, fie ca ajutor în cadrul unei scheme de ajutor”.

([87]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 12 iulie 1973, Comisia/Germania, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punctul 13.
([88]) Hotărârea Curții de Justiție din 21 martie 1990, Belgia/Comisia, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punctul 66.
([89]) Hotărârea Curții de Justiție din 17 iunie 1999, Belgia/Comisia, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punctele 64 și 65.

(361) În ceea ce privește ajutorul pentru formare acordat companiei Ryanair, Germania a declarat că în perioada 2001-2003 a acordat societății HCM 1 880 197,11 EUR. Germania a prezentat elemente de probă cu privire la cel puțin două plăți prin cec în valoare de 220 427,64 EUR și 639 146,04 EUR efectuate către Ryanair prin intermediul societății a und o Gettman. Aceste plăți au fost efectuate din contul HCM la 17 ianuarie 2003. Potrivit Germaniei, ajutorul a fost plătit integral înainte de sfârșitul anului 2003. În consecință, Comisia consideră că ajutorul a fost acordat în 2003.

(362) Articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/1589 prevede următoarele: „Orice măsură adoptată de către Comisie sau, la solicitarea acesteia, de către un stat membru cu privire la ajutorul ilegal întrerupe termenul de prescripție. După fiecare întrerupere, începe să curgă un nou termen de prescripție. Termenul de prescripție se suspendă atât timp cât decizia Comisiei face obiectul unei proceduri aflate în desfășurare în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene."

(363) Notificarea de către Comisie a unui stat membru cu privire la depunerea unei plângeri este un act care întrerupe termenul de prescripție în sensul articolului 17 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/1589.

(364) De fapt, Lufthansa a depus o plângere oficială la 4 martie 2011, care a fost transmisă Germaniei la 18 martie 2011. În cursul evaluării acestei plângeri, Comisia a adresat întrebări concrete specifice cu privire la ajutorul pentru formare, la care Germania a răspuns la 14 iunie 2011.

(365) Prin această acțiune din 2011, termenul de prescripție a fost întrerupt în sensul articolului 17 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/1589, cu consecința că recuperarea ajutorului acordat în 2003 nu este prescrisă.

7. **CONCLUZIE**

(366) Comisia constată că garanția acordată de landul Renania-Palatinat societății FFHG constituie ajutor *de minimis* și, prin urmare, este scutită de obligația de notificare prealabilă. De asemenea, Comisia constată că contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 încheiate între FFHG și Ryanair și finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță în beneficiul Ryanair respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață și nu constituie ajutor de stat.

(367) Comisia constată că Germania a pus în aplicare în mod ilegal măsurile următoare, încălcând articolul 108 alineatul (3) din TFUE, și că măsurile respective nu pot fi declarate compatibile cu piața internă; prin urmare, Germania trebuie să recupereze ajutorul de stat incompatibil cu dobândă:

(a) ajutorul de stat acordat societății FFHG ca urmare a retragerii în 2016 a parcelei „housing" din contractul de vânzare de terenuri din 2014;

(b) ajutorul pentru formare în beneficiul Ryanair;

(c) ajutorul de stat acordat companiei Ryanair în temeiul contractelor de marketing din 2005 și 2017,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Contractele de servicii aeroportuare din 2013, 2015 și 2016 încheiate între FFHG și Ryanair și finanțarea unei școli pentru echipaj și piloți și a unui hangar de mentenanță în beneficiul Ryanair, puse în aplicare de Germania, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

Garanția acordată de landul Renania-Palatinat în favoarea FFHG, pusă în aplicare de Germania, este scutită de obligația notificării prealabile în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE, deoarece constituie ajutor *de minimis*.

Articolul 2

Următoarele măsuri puse în aplicare în mod ilegal de Germania cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE în favoarea FFHG și Ryanair sunt incompatibile cu piața internă:

(a) ajutorul de stat în valoare de 1,25 milioane EUR acordat societății FFHG în 2016 ca urmare a retragerii în 2016 a parcelei „housing” din contractul de vânzare de terenuri din 2014;

(b) ajutorul de stat în valoare de 220 427,64 EUR, 639 146,04 EUR și 680 627,93 EUR acordat companiei Ryanair pentru finanțarea formării;

(c) ajutorul de stat acordat companiei Ryanair în perioada 2005-2016 în temeiul contractului de marketing din 2005, în valoare de 11,2 milioane EUR (a se vedea defalcarea anuală mai sus în tabelul 1), și în temeiul contractului de marketing din 2017, într-un cuantum pe care autoritățile germane încă nu l-au stabilit (350 000 EUR pentru 2017 și până la 1,2 milioane EUR pentru fiecare an ulterior).

Articolul 3

(1) Germania trebuie să recupereze de la beneficiar ajutorul menționat la articolul 2.

(2) Sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobândă de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor până la data recuperării lor efective.

(3) Dobânda se calculează pe bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ([90]).

Articolul 4

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 2 trebuie să fie imediată și efectivă.

(2) Germania se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

([90]) Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/1589 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 140, 30.4.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

Articolul 5

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Germania pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:

(a) suma totală (principal plus dobândă de recuperare) care trebuie recuperată de la beneficiari;

(b) o descriere detaliată a măsurilor care au fost deja întreprinse și a celor prevăzute în vederea conformării cu prezenta decizie;

(c) documente care să demonstreze că beneficiarii au fost somați să ramburseze ajutorul.

(2) Germania informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale luate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 2. Germania prezintă imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații cu privire la măsurile deja întreprinse și la cele prevăzute în vederea conformării cu prezenta decizie. De asemenea, Germania furnizează informații detaliate privind cuantumul ajutorului și cel al dobânzii de recuperare care au fost deja recuperate de la beneficiari.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Bundesrepublik Deutschland.

Comisia poate publica cuantumul ajutorului și cel al dobânzii de recuperare care au fost recuperate în aplicarea prezentei decizii, fără a aduce atingere articolului 30 din Regulamentul (UE) 2015/1589.

În cazul în care decizia conține informații confidențiale care nu trebuie să fie publicate, vă rugăm să informați Comisia în termen de 15 zile lucrătoare de la data primirii. În cazul în care Comisia nu primește o cerere motivată până la termenul menționat, se va considera că sunteți de acord cu publicarea textului integral al deciziei. Cererea dumneavoastră, în care veți specifica informațiile relevante, trebuie trimisă electronic la următoarea adresă:

Comisia Europeană
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Adoptată la Bruxelles, 9 septembrie 2024.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Vicepreședintă executivă