BESCHLUSS (EU) 2015/1226 DER KOMMISSION

vom 23. Juli 2014

über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) zugunsten der Industrie- und Handelskammer von Angoulême, von SNC-Lavalin, von Ryanair und von Airport Marketing Services

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2014) 5080)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1 ([1]),

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln ([2]) und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 26. Januar 2010 ging bei der Kommission eine Beschwerde der Fluggesellschaft Air France in Bezug auf Vorteile ein, die der Fluggesellschaft Ryanair von einer Reihe französischer Regional- und Lokalflughäfen gewährt worden sein sollen. Im Hinblick auf den Flughafen Angoulême Brie Champniers (im Folgenden „Flughafen Angoulême") enthielt diese Beschwerde auch einen Hinweis darauf, dass der Betreiber dieses Flughafens, die Industrie- und Handelskammer von Angoulême (im Folgenden „IHK von Angoulême"), finanzielle Zuwendungen erhalten haben soll.

(2) Mit Schreiben vom 16. März 2010 übermittelte die Kommission den französischen Behörden eine nichtvertrauliche Fassung der Beschwerde mit der Aufforderung, die beanstandeten Maßnahmen näher zu erläutern. Frankreich übermittelte die erbetenen Auskünfte mit Schreiben vom 31. Mai und 7. Juni 2010.

(3) Mit Schreiben vom 2. November 2011 übermittelte die Fluggesellschaft Air France zusätzliche Informationen zur Stützung ihrer Beschwerde. Die Kommission leitete diese Informationen mit Schreiben vom 5. Dezember 2011 an Frankreich weiter und forderte weitere Auskünfte an. Die französischen Behörden beantragten am 22. Dezember 2011 eine Verlängerung der Antwortfrist, die von der Kommission mit Schreiben vom 4. Januar 2012 gewährt wurde. Mit Schreiben vom 20. Januar 2012 übermittelten die französischen Behörden ihre Antworten und Stellungnahmen.

(4) Mit Schreiben vom 21. März 2012 setzte die Kommission Frankreich von ihrem Beschluss in Kenntnis, wegen der potenziellen Beihilfen zugunsten des Flughafens Angoulême und der Fluggesellschaft Ryanair das förmliche Prüfverfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten. Der Beschluss der Kommission (im Folgenden „Einleitungsbeschluss") wurde am 25. Mai 2012 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([3]) veröffentlicht.

(5) Die französischen Behörden übermittelten ihre Stellungnahmen und ihre Antworten auf die weiteren Fragen der Kommission im Einleitungsbeschluss mit Schreiben vom 22. Mai 2012 und 21. September 2012.

(6) Die Gesellschaften Air France, Ryanair und Airport Marketing Services (im Folgenden „AMS") übermittelten ihre Stellungnahmen während der im Einleitungsbeschluss genannten Frist. Mit Schreiben vom 20. August 2012 und 3. Mai 2013 leitete die Kommission diese Stellungnahmen an die französischen Behörden weiter. In seinen Schreiben vom 12. September 2012 und 7. Juni 2013 unterrichtete Frankreich die Kommission, keine ergänzenden Stellungnahmen dazu abzugeben.

([1]) Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag die Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getreten. Die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und die Artikel 107 und 108 AEUV sind im Wesentlichen identisch. Im Rahmen dieses Beschluss sind Bezugnahmen auf die Artikel 107 und 108 AEUV als Bezugnahmen auf die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist. Mit dem AEUV wurden einige Begriffe geändert. So wurde zum Beispiel „Gemeinschaft" durch „Union", „Gemeinsamer Markt" durch „Binnenmarkt" und „Gericht erster Instanz" durch „Gericht" ersetzt. Die Terminologie des AEUV wird in diesem Beschluss durchgängig verwendet.

([2]) ABl. C 301 vom 5.10.2012, S. 1.

([3]) ABl. C 149 vom 25.5.2012, S. 29.

(7) Am 13. April 2012, 10. April 2013, 20. Dezember 2013, 17. Januar 2014 und 31. Januar 2014 gingen bei der Kommission zusätzliche Stellungnahmen von Ryanair ein. Diese zusätzlichen Stellungnahmen wurden mit Schreiben vom 13. Juli 2012, 3. Mai 2013, 9. Januar 2014, 23. Januar 2014 und 4. Februar 2014 an Frankreich weitergeleitet. Frankreich unterrichtete die Kommission mit Schreiben vom 17. Juli 2012, 4. Juni 2013, 29. Januar 2014, 3. Februar 2014 und 21. Mai 2014, keine ergänzenden Stellungnahmen dazu abzugeben.

(8) Am 24. Februar, 13. März und 19. März 2014, nach der Annahme der Leitlinien der Union für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (im Folgenden „neue Leitlinien") ([4]), forderte die Kommission Frankreich und die Beteiligten auf, zur Anwendung der neuen Leitlinien insbesondere auf den vorliegenden Fall Stellung zu nehmen. Die französischen Behörden legten am 19. März 2014 Stellungnahmen vor.

(9) Zudem wurden die Mitgliedstaaten und Beteiligten mit einer am 15. April 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([5]) veröffentlichten Bekanntmachung aufgefordert, vor dem Hintergrund der in Kraft getretenen neuen Leitlinien Stellung zu nehmen. Diese Bekanntmachung betraf alle anhängigen förmlichen Prüfverfahren und somit auch den vorliegenden Fall. Die Gesellschaften Air France und Transport und Environment gaben innerhalb der vorgesehenen Frist Stellungnahmen ab. Mit Schreiben vom 28. Mai 2014 leitete die Kommission diese Stellungnahmen an die französischen Behörden weiter. Frankreich unterrichtete die Kommission mit Schreiben vom 21. Mai 2014, keine Stellungnahmen dazu abzugeben.

2. SACHVERHALTSDARSTELLUNG

2.1. Betreiber und Eigentümer der Flughafeninfrastrukturen

(10) Bis 2011 wurde der Flughafen Angoulême von der IHK von Angoulême betrieben. Die fünfjährige Betriebskonzession wurde der IHK von Angoulême vom Staat, dem damaligen Eigentümer des Flughafens, mit Ministerialerlass vom 20. September 2002 erteilt. Gemäß dem von der IHK von Angoulême mit dem Staat geschlossenen Vertrag ([6]) war die IHK von Angoulême für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb des Flughafens zuständig. Die Buchführung der IHK von Angoulême als Betreiber und Verwalter des Flughafens Angoulême (im Folgenden „IHK-Flughafen") war von der Buchführung der Hauptsparte der IHK von Angoulême getrennt ([7]). Mit Erlass des Präfekten vom 22. Dezember 2006 wurde der Flughafen Angoulême dem Ausschuss *Syndicat mixte des aéroports de Charente* (im Folgenden „SMAC") übereignet. Konzessionsgeber war somit vom 1. Januar 2007 an nicht mehr der Staat, sondern der SMAC. Von diesem Zeitpunkt an war für alle Investitionen und Finanzierungen des Flughafens der SMAC zuständig.

(11) Der für die Einrichtung, die Ausrüstung, die Unterhaltung, die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Angoulême zuständige SMAC umfasst das Département Charente (im Folgenden „CG16"), den Gemeindeverband *Communauté d'agglomération du grand Angoulême* (im Folgenden „COMAGA"), den Gemeindeverband *Communauté des communes de Braconne Charente* (im Folgenden „CCBC"), die IHK von Angoulême, den Gemeindeverband *Communauté des communes de Cognac* (im Folgenden „CCC") und die Industrie- und Handelskammer von Cognac. Wie im Einleitungsbeschluss angegeben ([8]), sah die Satzung des SMAC die Verteilung der für den Flughafenstandort Angoulême getätigten Ausgaben unter seinen Mitgliedern vor.

(12) Nach der Verlängerung der Konzession der IHK von Angoulême bis zum 31. Dezember 2008 schloss der SMAC mit der IHK von Angoulême am 22. Januar 2009 einen Untervertrag über die Verwaltung (im Folgenden „Untervertrag von 2009"). Vom 1. Januar 2009 an war für einen Zeitraum von drei Jahren für die im Rahmen des Flughafenbetriebs getätigten Investitionen der SMAC und nicht mehr die IHK-Flughafen zuständig.

(13) Nach einem wettbewerblichen Vergabeverfahren ist schließlich seit dem 1. Januar 2012 das private Unternehmen SNC-Lavalin mit der Verwaltung und dem Betrieb beauftragt ([9]).

2.2. Merkmale und Nutzung des Flughafens

(14) Wie im Einleitungsbeschluss angegeben, ist der Flughafen Angoulême im Département Charente gelegen und für den nationalen und internationalen gewerblichen Verkehr geöffnet. Er ist 75 km von den Flughäfen Périgueux und Limoges, 80 km vom Flughafen Niort und ca. 120 km von den Flughäfen La Rochelle und Bordeaux entfernt.

([4]) ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3.
([5]) ABl. C 113 vom 15.4.2014, S. 30.
([6]) Konzessionsvertrag vom 22. April 2002, im Folgenden „Konzessionsvertrag".
([7]) Artikel 37 der Leistungsbeschreibung zum Konzessionsvertrag.
([8]) Siehe Erwägungsgrund 13 des Einleitungsbeschlusses, Tabelle 2.
([9]) Wie in Erwägungsgrund 23 des Einleitungsbeschlusses angegeben, wählte der SMAC ein Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge.

Tabelle 1

Flughäfen in der Nähe des Flughafens Angoulême ([1])

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Zeit in min	93	106	79	119	102
Strecke in km	108	110	97	156	127

([1]) Die in dieser Tabelle aufgeführten Fahrzeiten und -strecken stammen aus dem Routenplaner von Michelin für die schnellste Strecke.

(15) Eine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegende Linienflugverbindung zwischen Angoulême und Lyon, die von Twin JET betrieben wurde, wurde im April 2007 eingestellt. In den Jahren 2008 und 2009 betrieb Ryanair von April bis Oktober eine Verbindung nach London-Stansted mit drei Rotationen pro Woche. Bei den übrigen gewerblichen Flugbewegungen am Flughafen Angoulême handelte es sich im Zeitraum 2004-2011 hauptsächlich um Flüge von Flugzeug- und Helikoptervereinen und Geschäftsreisen.

(16) Vom Fluggastaufkommen her, das in Tabelle 2 zusammengefasst ist, gehört der Flughafen Angoulême gemäß Randnummer 15 der gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen von 2005 ([10]) (im Folgenden „Leitlinien von 2005“) der Kategorie D an.

Tabelle 2

Fluggastaufkommen und Bewegungen des Flughafens Angoulême ([1])

	Passagiere	davon Ryanair	% Linienflüge	Bewegungen
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ([2])	394	0	0,00 %	26 060

([1]) Fluggastaufkommen und Bewegungen gemäß dem Schreiben der französischen Behörden vom 20. Januar 2012.
([2]) Zahlen für die Monate Januar bis November 2011.

(17) Die Prüfung der Finanzlage des Flughafens Angoulême ergibt, dass der Flughafenbetrieb in den betrachteten Zeiträumen hohe Verluste verzeichnete. Insgesamt beliefen sich die im Zeitraum 2004-2011 an den Flughafenbetreiber im Rahmen des Flughafenbetriebs gezahlten Zuschüsse auf 10 232 310 EUR ([11]). Die nicht hoheitlichen Investitionen, die der Flughafenbetreiber im Zeitraum 2004-2011 tätigte, beliefen sich auf 1 277 000 EUR. Ihre Finanzierung wurde von den betreffenden Gebietskörperschaften und später vom SMAC und der IHK-Flughafen sichergestellt ([12]).

([10]) ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.
([11]) Siehe Erwägungsgrund 28 dieses Beschlusses.
([12]) Siehe Erwägungsgrund 21 dieses Beschlusses.

3. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

3.1. Finanzielle Unterstützung des Flughafens

3.1.1. *Vertraglicher Rahmen für die Zuschüsse an den Flughafen*

(18) Ein Teil der Investitionen und des Betriebsverlustes des Flughafens Angoulême wurde im Anschluss an eine Partnerschaftsvereinbarung mit der IHK von Angoulême ([13]) (im Folgenden „Vertrag von 2002") von CG16, COMAGA und CCBC übernommen. Dieser Vertrag wurde im Anschluss an die Gewährung einer Konzession für den Betrieb lokaler öffentlicher Einrichtungen („concession d'outillage public local") geschlossen. Bis zum 31. Dezember 2006 erhielt die IHK von Angoulême infolgedessen finanzielle Zuwendungen von CG16, COGEMA und CCBC für den Betrieb des Flughafens ([14]). Vom 1. Januar 2007 an übernahm der SMAC die im Vertrag von 2002 genannten Verpflichtungen.

(19) In Anwendung des Untervertrags von 2009 wurde der Betriebsverlust der IHK-Flughafen im Zeitraum 2009-2011 vom SMAC gedeckt. Der Verteilungsschlüssel für die Verteilung der Zuschüsse unter den Mitgliedern des SMAC entspricht im Hinblick auf die dem Flughafen Angoulême zurechenbaren Kosten dem des Vertrags von 2002.

(20) Am 1. Januar 2012 übernahm schließlich, wie bereits festgestellt wurde, das Unternehmen SNC-Lavalin für sechs Jahre die Verwaltung des Flughafens Angoulême im Rahmen eines vom SMAC erteilten öffentlichen Auftrags ([15]). Im Rahmen der Ausschreibung ([16]) musste jeder Bewerber einen Strategieplan vorlegen, in dem zwischen einem „Basisszenario" ([17]) und einem „proaktiven Szenario" ([18]) zu unterscheiden war. Die Wahl des Konzessionsgebers fiel auf das zweite Szenario.

3.1.2. *Infrastrukturinvestitionen*

(21) Einzelheiten zu den Zuschüssen, die von den einzelnen staatlichen Behörden zur Finanzierung von Investitionen in die Flughafeninfrastruktur tatsächlich an die IHK-Flughafen gezahlt wurden, sind im Einleitungsbeschluss angegeben ([19]). Die Kommission erinnert daran, dass sich die nicht hoheitlichen, von der IHK-Flughafen im Zeitraum 2004-2011 getätigten Investitionen auf 1 277 000 EUR beliefen. Finanziert wurden sie von den betroffenen Gebietskörperschaften (CG16, COMAGA, CCBC) und anschließend vom SMAC und von der IHK-Flughafen.

(22) Diese Investitionen dienten dazu, die Start- und Landebahn um 50 Meter zu verlängern, um so die technischen Voraussetzungen für die Aufnahme von Fluggesellschaften am Flughafen Angoulême zu schaffen, die zum Ausbau des Luftverkehrs beitragen sollten. Die französischen Behörden brachten zudem vor, dass mit den Arbeiten zum Ausbau des Flughafens und der modularen Anlagen insbesondere bezweckt worden sei, die geltenden Rechtsvorschriften für Gebäude mit Publikumsverkehr zu erfüllen.

(23) Mit Ausnahme der hoheitlichen Befugnisse übernimmt der SMAC seit dem 1. Januar 2012 die Projektverantwortung und -überwachung für Investitionen zur Einrichtung und Ausrüstung des Flughafens. Diese Investitionen werden für den Zeitraum 2012-2017 mit 1 200 000 EUR veranschlagt, wobei jedoch keine abschließende Planung aufgestellt wurde ([20]).

([13]) Vertrag vom 23. Mai 2002 über die Bedingungen für die Finanzierung des Betriebs und der Entwicklung des Flughafens Angoulême Brie Champniers.

([14]) Der Verteilungsschlüssel für diese Zuschüsse ist in Tabelle 2 des Einleitungsbeschlusses angegeben.

([15]) Verpflichtungserklärung von SNC-Lavalin vom 19. Juli 2011, die vom SMAC gemäß einem Beschluss vom 23. Juni 2011 am 8. August 2011 angenommen wurde.

([16]) Vergabebekanntmachung vom 9. März 2011 im BOAMP Nr. 48-B, Anzeige Nr. 222.

([17]) Das Basisszenario entspricht den Zielen und Ergebnissen, die der Betreiber während der Laufzeit und unter den Ausführungsbedingungen des ihm übertragenen Auftrags in Anbetracht des wirtschaftlichen Hintergrunds, der Besonderheiten des Auftrags und der Konjunktur des Luftverkehrs sowie der Situation und des besonderen Umfelds des Flughafens für realistisch hält.

([18]) Das proaktive Szenario soll die Entwicklung von gewerblichen Linienflugverbindungen gewährleisten. In diesem Szenario werden die Auswirkungen auf die Kostenrechnungen des Flughafens und ggf. auf die Vergütung des Betreibers sowie die finanziellen Chancen und Risiken weiterer Zuschüsse des SMAC bewertet.

([19]) Siehe Erwägungsgrund 30 des Einleitungsbeschlusses, Tabelle 3.

([20]) Beschluss des SMAC vom 23. Juni 2011.

3.1.3. *Finanzierung der Kosten in Verbindung mit hoheitlichen Aufgaben*

(24) Investitionen, die direkt in Verbindung mit hoheitlichen Aufgaben stehen, sind vom Anwendungsbereich des Vertrags von 2002 ausdrücklich ausgenommen. Den französischen Behörden zufolge umfassen diese Kosten ([21]) die betrieblichen Ausgaben und die Ausgaben für Einrichtungen zur Gefahrenabwehr ([22]) und Sicherheit ([23]). Diese Ausgaben stellen sich wie folgt dar:

Tabelle 3

Ausgaben für Gefahrenabwehr und Sicherheit

(in EUR)

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sicherheit	244 858	234 727	243 989	255 209	292 450	255 555	536 194	517 307	463 595	315 065
Gefahrenabwehr	59 490	108 626	120 002	130 078	111 919	59 943	276 869	254 428	57 206	45 269
Gemeinkosten	0	0	0	0	0	0	0	77 174	52 080	36 033
Summe	304 348	343 353	363 991	385 287	404 369	315 498	813 063	848 909	572 881	396 367

(25) Diese Ausgaben wurden im gleichen Rhythmus wie die Abschreibungen durch die Flughafensteuer und durch ergänzende Zuschüsse aus dem *Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien* (Interventionsfonds für Flughäfen und Luftfracht, FIATA), die von 2008 an durch eine Erhöhung der Flughafensteuer ersetzt wurden, gedeckt. Die in Artikel 1609 *quatervicies* Code général des impôts (franz. Steuergesetzbuch) vorgesehene Flughafensteuer wird von den Betreibern derjenigen Flughafen erhoben, deren Fluggastaufkommen (abfliegende oder landende Passagiere) im letzten bekannten Kalenderjahr mehr als 5 000 Passagiere betragen hat. Ein Ministerialerlass enthält die Liste der betroffenen Flughäfen und die Höhe der Steuer für jeden Flughafen ([24]).

(26) Nach Angaben der französischen Behörden setzen sich diese Einnahmen wie folgt zusammen:

Tabelle 4

Aufkommen der Mittel zur Finanzierung hoheitlicher Tätigkeiten

(in EUR)

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Flughafensteueraufkommen	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Erhöhung	0	0	0	0	0	0	786 190	838 362	582 712	133 340
FIATA	389 000	131 802	296 639	336 184	307 806	590 775	0	0	0	0
Summe	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Betriebszuschüsse*

(27) Bis 2008 gewährleisteten CG16, COMAGA und CCBC gemäß dem Vertrag von 2002 die Übernahme der betrieblichen Verluste und der Darlehensraten, während ein gegebenenfalls verbleibendes Restdefizit von der Hauptsparte der IHK von Angoulême übernommen wurde ([25]). Die im Vertrag von 2002 ursprünglich auf 350 000 EUR festgelegte Obergrenze der jährlichen Verluste, die von den Vertragsparteien zu übernehmen waren, wurde ab 2004 angehoben. Von 2008 an und nach dem 1. Januar 2009, als sich der SMAC gemäß dem Untervertrag von 2009 dazu verpflichtete, glich schließlich der SMAC den Betriebsverlust der IHK-Flughafen in voller Höhe aus.

([21]) Zusätzlich zu den Zahlungsströmen im Zusammenhang mit hoheitlichen Investitionen, die in Erwägungsgrund 24 dieses Beschlusses genannt sind, werden in Tabelle 4 unter Randnummer 43 des Einleitungsbeschlusses die mit dem Flughafenbetrieb verbundenen Zahlungsströme aufgeführt.
([22]) Löschfahrzeuge, Fahrzeug der Flughafenjäger, Umzäunungen.
([23]) Einrichtungen zur Kontrolle der Fluggäste und des aufgegebenen Gepäcks.
([24]) Siehe Kapitel 8.1.1.2 dieses Beschlusses.
([25]) Siehe Erwägungsgrund 36 des Einleitungsbeschlusses.

(28) Insgesamt stellen sich die an die IHK-Flughafen im Rahmen des Betriebs des Flughafens Angoulême im Zeitraum 2004-2011 gezahlten Zuschüsse wie folgt dar:

Tabelle 5

Höhe der Betriebszuschüsse, die die IHK-Flughafen erhalten hat

(in Tausend EUR)

Jahr	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Zuschüsse	801,38	999,23	1 295,37	1 222,77	1 896,21	1 679,63	1 313,90	1 023,82

(29) Seit 2012 wird der Flughafen im Rahmen eines öffentlichen Auftrags von SNC-Lavalin betrieben. Das Basisszenario und das proaktive Szenario (siehe Fußnoten 17 und 18) enthielten in Abhängigkeit von der voraussichtlichen Höhe des Betriebsergebnisses den Höchstbetrag des vom SMAC zu finanzierenden Ausgleichs sowie die pauschale Vergütung des Auftragnehmers. SNC-Lavalin reichte die folgenden Angebote ein:

Tabelle 6

Höchstbetrag der Betriebszuschüsse und Vergütung von SNC-Lavalin (inkl. aller Steuern) — Basisszenario

(in EUR)

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ausgleichsbeitrag	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Vergütung	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Summe	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tabelle 7

Höchstbetrag der Betriebszuschüsse und Vergütung von SNC-Lavalin (inkl. aller Steuern) — Proaktives Szenario

(in EUR)

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ausgleichsbeitrag	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Vergütung	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Summe	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. Entgeltrahmen des Flughafens Angoulême

(30) Die IHK von Angoulême arbeitete nacheinander vier Entgeltentscheidungen aus, von denen die beiden letzten vom SMAC gebilligt wurden:

Tabelle 8

Flughafenentgelte des Flughafens Angoulême

(in EUR)

	Entgelte am 15.6.2003	Entgelte am 1.12.2005	Entgelte am 1.1.2009	Entgelte am 1.6.2010
Landeentgelt	gestaffelt	gestaffelt	gestaffelt	gestaffelt

(in EUR)

	Entgelte am 15.6.2003	Entgelte am 1.12.2005	Entgelte am 1.1.2009	Entgelte am 1.6.2010
Landeentgelt B737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Befeuerung	26,25	27,35	27,35	35
Abstellentgelt (je Stunde und Tonne bei mehr als 2 Stunden)	0,25	0,26	0,26	0,27
Passagiere der Union	3,61	3,76	2,76	2,85
PHMER-Entgelt ([1])	—	—	—	0,42

([1]) Entgelt für behinderte Passagiere und Passagiere mit eingeschränkter Mobilität.

(31) Mit Fluggesellschaften, die Linienflüge planen, konnten in Abhängigkeit von den in Anspruch genommenen Leistungen spezielle Verträge geschlossen werden. In diesem Rahmen konnten Preisnachlässe gewährt werden ([26]).

3.3. **Beziehungen zu Ryanair**

3.3.1. *Mit Ryanair und Airport Marketing Services geschlossene Verträge*

(32) Im Anschluss an die Veröffentlichung einer Aufforderung zur Einreichung von Projektvorschlägen ([27]) schloss der SMAC am 8. Februar 2008 zwei Verträge, zum einen mit der Fluggesellschaft Ryanair und zum anderen mit Airport Marketing Services (im Folgenden „AMS"), einer 100 %igen Tochtergesellschaft von Ryanair. Diese beiden Verträge (im Folgenden „Verträge von 2008") betreffen eine Linienflugverbindung zwischen Angoulême und London-Stansted.

(33) Der mit Ryanair geschlossene Vertrag (im Folgenden „Vertrag über Flughafendienstleistungen") betrifft Flughafendienstleistungen. Der mit AMS geschlossene Vertrag (im Folgenden „Vertrag über Marketingdienstleistungen") betrifft Werbe- und Marketingdienstleistungen für diese Strecke.

(34) Die Verträge von 2008 wurden für eine Laufzeit von fünf Jahren ab Einrichtung der Strecke geschlossen ([28]). Auch wenn kein vergleichbarer Vertrag mit einer anderen Fluggesellschaft geschlossen wurde, sind doch alle preislichen Maßnahmen in der Entgeltentscheidung vom 1. März 2009 enthalten. In dieser Entscheidung ist von einem „Zuschuss zu den Entwicklungskosten der Strecke" in Höhe von 15 EUR, 12 EUR und 9 EUR je Fluggast in den ersten drei Jahren nach Einrichtung der Strecke die Rede, der nach oben auf 400 000 EUR, 300 000 EUR bzw. 225 000 EUR begrenzt war. Die letzte Maßnahme wird in der Entgeltentscheidung von 2010 nicht erwähnt.

3.3.2. *Vertrag über Flughafendienstleistungen*

(35) Gemäß dem Vertrag über Flughafendienstleistungen verpflichtet sich Ryanair, in den Sommermonaten drei Verbindungen wöchentlich sicherzustellen ([29]). Im Übrigen räumt der SMAC Ryanair gemäß den Angaben im Einleitungsbeschluss ([30]) bestimmte Ermäßigungen gegenüber der geltenden Preisliste ein:

Tabelle 9

Für Ryanair geltende Flughafenentgelte

(in EUR)

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012
Passagierentgelt	1,18	1,44	2,10	2,76	2,76

([26]) Siehe Tabelle 9 in Erwägungsgrund 35 dieses Beschlusses betreffend Ryanair.
([27]) ABl. S 144-179348 vom 28.7.2007.
([28]) Artikel 2.1 jedes der beiden Verträge.
([29]) Artikel 4.1 des Vertrags über Flughafendienstleistungen.
([30]) Siehe Erwägungsgründe 55ff. des Einleitungsbeschlusses.

(in EUR)

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012
Landeentgelt je Rotation	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Entgelt für Bodenabfertigungsdienste je Rotation	195	245	245	245	245

(36) Der SMAC verpflichtete sich, diese Entgelte während der Vertragslaufzeit konstant zu halten und weder direkt noch indirekt weitere Abgaben aufzuerlegen ([31]). Schließlich sah der Vertrag über Flughafendienstleistungen eine Vertragsstrafe zulasten von Ryanair für den Fall der Kündigung des Vertrags durch Ryanair vor ([32]). Für den Fall der Kündigung des Vertrags durch Ryanair vor Ablauf des dritten Vertragsjahres sah diese Klausel vor, dass Ryanair einen Betrag von 17 000 EUR für das vierte Jahr und 8 500 EUR für das fünfte Jahr zahlen musste.

3.3.3. *Vertrag über Marketingdienstleistungen*

(37) Der Vertrag über Marketingdienstleistungen beruht explizit auf der Verpflichtung von Ryanair, die im Vertrag über Flughafendienstleistungen beschriebene Strecke zwischen Angoulême und London-Stansted zu betreiben ([33]). Mit diesem Vertrag verpflichtet sich AMS, in den ersten drei Jahren dieses Vertrags als Gegenleistung für eine Zahlung durch den SMAC Marketingdienstleistungen über die Website von Ryanair zu erbringen ([34]).

(38) Obwohl der Vertrag über Marketingdienstleistungen von AMS unterzeichnet wurde, sah er vor ([35]), dass im Fall der Kündigung durch Ryanair vor Ablauf des dritten Vertragsjahres Ryanair eine Vertragsstrafe in Höhe von 50 000 EUR für das vierte Jahr und von 25 000 EUR für das fünfte Jahr an den SMAC zahlen müsste.

3.3.4. *Erfüllung des Vertrags durch den SMAC, die IHK von Angoulême und Ryanair/AMS*

(39) In den Jahren 2008 und 2009 entfielen 95 % bis 97 % des Fluggastaufkommens des Flughafens Angoulême auf Ryanair. Damit wurden 25 % bis 28 % der theoretischen Gesamtkapazität des Flughafens genutzt, die von den französischen Behörden auf 100 000 Fluggäste pro Jahr geschätzt wird.

(40) Die Zahlungsströme zwischen dem Flughafenbetreiber, dem SMAC, Ryanair und AMS im Zeitraum 2008-2010 lassen sich wie folgt aufschlüsseln:

Tabelle 10

Zahlungsströme von 2008 bis 2010

(in EUR)

	2008	2009	2010	Summe
Entgelte	54 086	70 294	0	124 380
Marketingunterstützung ([1])	400 000	300 000	0	700 000
Nettotransfer ([2])	454 086	370 294	0	824 380

([1]) Die Zahlungen im Rahmen des Vertrags über Marketingdienstleistungen wurden vom SMAC direkt an AMS geleistet.
([2]) Die sonstigen Einnahmen oder Ausgaben im Zusammenhang mit der Tätigkeit von Ryanair sind beim Nettotransfer nicht berücksichtigt.

(41) Die Verträge von 2008 wurden nicht über das Jahr 2009 hinaus fortgesetzt. Nachdem Ryanair die Fortsetzung des Flugbetriebs im Jahr 2010 zunächst daran geknüpft hatte, dass die im Vertrag über Marketingdienstleistungen vorgesehenen Zahlungen von 225 000 EUR für das dritte Jahr und von 400 000 EUR für das vierte Jahr eingestellt werden, und dann an die Fortzahlung der Beträge für die im Vertrag über Marketingdienstleistungen vorgesehenen Leistungen, aber bei einer Beschränkung auf zwei Monate im Sommer anstelle der im Vertrag vorgesehenen acht Monate, kündigte Ryanair an, die Flugverbindung einzustellen.

([31]) Artikel 6 des Vertrags über Flughafendienstleistungen.
([32]) Artikel 10.3 des Vertrags über Flughafendienstleistungen.
([33]) Artikel 1 des Vertrags über Marketingdienstleistungen.
([34]) Siehe Erwägungsgrund 60 des Einleitungsbeschlusses.
([35]) Artikel 7 des Vertrags über Marketingdienstleistungen.

(42) Am 28. Juni 2010 klagte der SMAC beim Verwaltungsgericht von Poitiers auf Entschädigung für den durch die Einstellung des Flugbetriebs entstandenen Schaden. Ryanair rief den Internationalen Schiedsgerichtshof in London an, dessen Zuständigkeit vom SMAC daraufhin vor dem Conseil d'État angefochten wurde. Dieses Verfahren ist derzeit anhängig.

4. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

(43) Im Rahmen ihres Beschlusses, das förmliche Prüfverfahren einzuleiten, äußerte die Kommission zum einen Zweifel an den finanziellen Zuwendungen, die die Flughafenbetreiber erhalten haben ([36]).

(44) Erstens äußerte die Kommission Zweifel am Umfang der Tätigkeiten, die keinen wirtschaftlichen Charakter haben und von der staatlichen Behörde übernommen werden konnten. Denn die Kommission betonte, dass im Fall der Einbeziehung aller Tätigkeiten des Flughafens Angoulême in den Umfang einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) ein offenkundiger Ermessensfehler im Hinblick auf die erste Voraussetzung des Urteils *Altmark* ([37]) vorliegen könnte.

(45) Zweitens zweifelte die Kommission an der Erfüllung der zweiten Voraussetzung des Urteils *Altmark*, der zufolge die Parameter zur Berechnung des Ausgleichsbetrags für die übernommen Tätigkeiten zuvor aufgestellt werden müssen.

(46) Drittens äußerte die Kommission Zweifel hinsichtlich der Höhe des Ausgleichs für die durch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bedingten Kosten, den SNC-Lavalin erhalten hat (dritte Voraussetzung des Urteils *Altmark*). Viertens schließlich äußerte die Kommission ernste Zweifel am Verfahren zur Auswahl der Dienstleistungserbringer (vierte Voraussetzung des Urteils *Altmark*), und dies auch für den Zeitraum des Betriebs durch SNC-Lavalin, da keine Angaben zum Konkurrenzangebot vorliegen.

(47) Darüber hinaus zweifelte die Kommission an den Ryanair gewährten Maßnahmen, denn nachdem ein möglicher Zusammenhang zwischen dem Vertrag über Flughafendienstleistungen und dem Vertrag über Marketingdienstleistungen nachgewiesen wurde, vertrat die Kommission die Auffassung, dass Ryanair für die Inanspruchnahme der Flughafendienstleistungen keinen marktüblichen Preis gezahlt hat ([38]).

5. STELLUNGNAHMEN FRANKREICHS

5.1. Zu den finanziellen Unterstützungen für den Flughafen

5.1.1. *Zur Einstufung als Beihilfe*

5.1.1.1. Zum Begriff der wirtschaftlichen Tätigkeit

a) Stellen, die den Flughafen betreiben

(48) Die französischen Behörden betonen zunächst, dass für Investitionen und die Geschäftspolitik stets der SMAC verantwortlich gewesen sei. Der SMAC sei der einzige Unterzeichner der Verträge mit Ryanair. Dieser Eingriff in den Betrieb des Flughafens ist nach Auffassung der französischen Behörden durch Aufgaben von allgemeinem Interesse gerechtfertigt, für welche die staatlichen Behörden verantwortlich seien.

b) Rechtsgrundlage für die Würdigung der staatlichen Finanzierung der Infrastrukturen

(49) Nach Auffassung der französischen Behörden muss die Finanzierung der Flughafeninfrastrukturen auf der Grundlage der Leitlinien von 1994 ([39]) gewürdigt werden. Randnummer 12 dieser Leitlinien schließt ihrer Ansicht nach jede beihilferechtliche Kontrolle dieser Finanzierung aus. Darüber hinaus habe es vor dem Inkrafttreten der Leitlinien von 2005 keine Rechtssicherheit bezüglich der Einstufung der Flughafentätigkeiten und -infrastrukturen gegeben. Der Standpunkt des Gerichts der Europäischen Union sei nicht ausreichend gewesen, um den wirtschaftlichen Charakter der Flughafenverwaltungs- und Flughafenbetriebstätigkeiten eindeutig festzustellen.

([36]) Siehe Erwägungsgrund 175 des Einleitungsbeschlusses.
([37]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Slg. 2003, I-7747.
([38]) Siehe Erwägungsgrund 240 des Einleitungsbeschlusses.
([39]) Leitlinien der Kommission im Hinblick auf die Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5).

c) Hoheitliche Befugnisse

(50) Die französischen Behörden betonen, die Kommission habe in ihrer Entscheidung zum Flughafen Leipzig ([40]) festgestellt, dass bestimmte Flughafeninfrastrukturen, die der Ausübung hoheitlicher Befugnisse in den Bereichen der öffentlichen Sicherheit, der Brandbekämpfung und der betrieblichen Sicherheit dienen, nicht als wirtschaftliche Tätigkeiten anzusehen seien. Den französischen Behörden zufolge werden diese Sicherheitsaufgaben ([41]) aus dem Flughafensteueraufkommen ([42]) bezahlt. Diese Steuer werde jedes Jahr in Abhängigkeit von den zu deckenden Kosten festgelegt und zugunsten der öffentlichen oder privaten Betreiber von Flughäfen mit einem Fluggastaufkommen von mehr als 5 000 Verkehrseinheiten ([43]) vereinnahmt. Diese Maßnahme sei durch spezielle Sicherheitsanforderungen gerechtfertigt, die über rein betriebliche Erfordernisse hinausgingen.

(51) Nach Angaben der französischen Behörden sind einige dieser Ausgaben nicht in voller Höhe gedeckt ([44]). Im Übrigen könnten die von den Flughafenbetreibern erklärten Daten für das laufende Jahr und die beiden Vorjahre überprüft werden.

(52) Die französischen Behörden versichern, dass diese Maßnahme zu keiner Überkompensation führt. Zum einen würden die Ausgaben erst nach Überprüfung der erklärten Daten über die Flughafensteuer erstattet. Zum anderen würden die Investitionen im Rhythmus der Mittelzuführungen dazu ausgeglichen. Ein positiver Saldo werde zudem auf die Folgejahre vorgetragen und zulasten des Betreibers verzinst. Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass es aufgrund der gestiegenen Sicherheitskosten bei der Flughafensteuer häufig zu einer Finanzierungslücke komme ([45]).

(53) Darüber hinaus teilen die französischen Behörden mit, dass die IHK von Angoulême gemäß dem Vertrag und der Leistungsbeschreibung zur Konzession weitere Kosten in Verbindung mit hoheitlichen Befugnissen trage. So habe der Betreiber den Fluginformationsdienst ([46]) übernommen, wenn der Staat nicht dafür gesorgt habe. Wenn der Staat diese Tätigkeit übernommen habe, habe der Betreiber sich an den Kosten dafür beteiligt ([47]). In Anwendung des Untervertrags zwischen der IHK und dem SMAC habe die IHK von Angoulême den AFIS zu den Zeiten übernommen, zu denen dieser Dienst nicht vom Staat wahrgenommen worden sei. Nach Auffassung der französischen Behörden sind der IHK von Angoulême in Verbindung mit diesen Aufgaben die folgenden Kosten entstanden:

(in Tausend EUR)

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Kontrolle Flughafen	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Summe	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

(54) Schließlich weisen die französischen Behörden darauf hin, dass die Arbeiten zur Renovierung des Kontrollturms in den Jahren 2004 und 2005 mit Kosten in Höhe von 84 800 EUR sowie die Arbeiten an der Befeuerung und an der unterbrechungsfreien Stromversorgung der Vorfeldflächen im Jahr 2008 mit Kosten in Höhe von 89 300 EUR von der IHK von Angoulême, von den Gebietskörperschaften und vom SMAC finanziert worden seien.

5.1.1.2. Zum Vorliegen eines selektiven Vorteils

(55) Im Hinblick auf die Finanzierung der Infrastrukturen und den Betrieb, die nicht zu hoheitlichen Tätigkeiten gehören, betonen die französischen Behörden zunächst, dass die staatlichen Behörden mit der Beteiligung an der Finanzierung des Flughafens von Angoulême nicht nur Rentabilitätsziele verfolgt hätten. Sie hätten auch die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen auf die Region berücksichtigt. Infolgedessen sei der Privatinvestortest als einziges Kriterium für die Bewertung dieser Finanzierungen nicht ausreichend. Allerdings weisen die französischen Behörden darauf

([40]) Entscheidung 2008/948/EG der Kommission vom 23. Juli 2008 über Maßnahmen Deutschlands zugunsten von DHL und Flughafen Leipzig/Halle C 48/06 (ex N 227/06) (ABl. L 346 vom 23.12.2008, S. 1).
([41]) Nach Auffassung der französischen Behörden umfassen diese Tätigkeiten auch den Schutz vor Risiken durch Wildtiere.
([42]) Die Maßnahme der Flughafensteuer ist in Artikel 1609 *quatervicies* Code général des impôts und im Ministerialerlass vom 30. Dezember 2009 über die Meldepflichten der Flughafenbetreiber im Hinblick auf die Ermittlung des Passagierentgelts der Flughafensteuer vorgesehen.
([43]) Eine Verkehrseinheit entspricht einem Fluggast oder 100 kg Post oder Fracht.
([44]) So werden beispielsweise die Kosten von Umzäunungen nur zu 50 % übernommen.
([45]) Die Sicherheitsausgaben seien von 1999 bis 2010 um das 6,4-Fache gestiegen.
([46]) *Air Flight Information Service* (AFIS).
([47]) Eine solche Beteiligung wurde nach Angaben der französischen Behörden für das Geschäftsjahr 2008 gezahlt.

hin, dass der SMAC bestrebt gewesen sei, den Betrieb des Flughafens zu optimieren, um den von ihm gezahlten Zuschuss zu begrenzen. Zur Stützung ihres Standpunkts erwähnen die französischen Behörden die nach der Ausschreibung eingeführte vertraglich vereinbarte Höchstgrenze für die Verlustübernahme sowie die Rationalisierung des voraussichtlichen Rhythmus der Investitionen während der Vertragslaufzeit.

5.1.1.3. Zur Verfälschung des Wettbewerbs und zur Beeinträchtigung des Handels

(56) Die französischen Behörden behaupten, der Wettbewerb sei durch die staatliche finanzielle Unterstützung des Flughafens Angoulême nicht verfälscht worden. Da die Flughäfen Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle und Bordeaux mit dem Auto mehr als 60 min ([48]) vom Flughafen Angoulême entfernt seien, dürften diese Flughäfen nicht in dessen Einzugsgebiet einbezogen werden.

(57) Der Flughafen Niort sei im Übrigen für gewerbliche Flüge nicht ausgerüstet. Sein Fluggastaufkommen sei nahezu gleich null. Der Flughafen Périgueux könne nur zweimotorige Turboprop-Maschinen mit weniger als 60 Sitzplätzen aufnehmen und erfülle damit nicht die Voraussetzungen für die europäischen Mittelstreckenflugzeuge, die die meisten Billigfluggesellschaften besitzen. Das Fluggastaufkommen nach London von Bordeaux, Limoges und La Rochelle aus habe sich in Verbindung mit der Einrichtung und Einstellung der Strecke zwischen Angoulême und London-Stansted nicht wesentlich geändert:

Passagiere London	Angoulême	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
2007	0	0	112 257	83 171
2008	24 494	0	100 312	88 826
2009	27 490	94 133	60 432	80 073
2010	0	81 817	54 773	143 171 ([1])

([1]) Der starke Anstieg des Fluggastaufkommens hänge mit der Inbetriebnahme des Flughafens Billi für Low-Cost-Airlines im Juni 2010 zusammen.

(58) Im Übrigen stehen nach Auffassung der französischen Behörden die Eisenbahnverbindungen nach Angoulême nicht im Wettbewerb zu der Flugverbindung nach London. Aufgrund des Preisunterschieds und der Fahrzeiten des TGV und des Eurostar handle es sich dabei jeweils um einen eigenständigen Markt. Zudem sei die Intermodalität zwischen dem TGV und dem Flughafen Bordeaux praktisch inexistent, weil die Verbindung Tours-Angoulême-Bordeaux keine Hochgeschwindigkeitsverbindung sei.

(59) Die französischen Behörden beziehen sich ganz allgemein auf die Leitlinien von 2005, denen zufolge „*Zahlungen für kleine Regionalflughäfen (Kategorie D) den Wettbewerb kaum beeinflussen oder den Handel in einem dem Gemeinschaftsinteresse zuwiderlaufenden Ausmaß beeinträchtigen [dürften]*“. Ungeachtet der obigen Erwägungen vertreten die französischen Behörden die Auffassung, dass vom Fluggastaufkommen und den Merkmalen her nur die Flughäfen Bordeaux, Limoges und La Rochelle in das Einzugsgebiet des Flughafens Angoulême verortet werden könnten.

(60) Die Tatsache, dass Ryanair eine Verbindung nach London-Stansted von La Rochelle und Limoges aus eingerichtet hat, zeige, dass diese Strecken von den Fluggesellschaften als eigenständige Märkte angesehen würden. Zudem sei die Fahrzeit von der Stadt Angoulême zu den Flughäfen Bordeaux, Limoges und La Rochelle ähnlich der Flugzeit zwischen den Flughäfen Angoulême und London-Stansted, was die Einwohner von Angoulême davon abhalten würde.

(61) Die französischen Behörden vertreten die Auffassung, dass infolgedessen die Voraussetzung für die Verfälschung des Wettbewerbs nicht erfüllt ist und dass die auf öffentlichen Finanzierungen zugunsten des Flughafens Angoulême beruhenden Beschwerdepunkte der Kommission unbegründet sind, da eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Anwendung des Artikels 107 Absatz 1 AEUV im vorliegenden Fall nicht erfüllt sei.

([48]) Die französischen Behörden begründen diesen Schwellenwert mit der Entscheidung der Kommission vom 16. Mai 2006, NN 21/06 Vereinigtes Königreich — City of Derry Airport (ABl. C 272 vom 9.11.2006, S. 13). Sie bewerten die Fahrzeiten anhand des Routenplaners von Michelin für die schnellste Strecke.

5.1.2. *Zur Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

5.1.2.1. Vereinbarkeit nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV

(62) Nach Auffassung der französischen Behörden können die den Betreibern des Flughafens Angoulême gewährten Finanzierungen selbst dann für mit dem Binnenmarkt vereinbar und nicht anmeldepflichtig erklärt werden, wenn nicht alle Kriterien des Urteils *Altmark* erfüllt sind. Ihrer Ansicht nach ist der Flughafen als Ganzes als eine DAWI zu betrachten, die einen Beitrag zur regionalen wirtschaftlichen Entwicklung leisten soll. Den französischen Behörden zufolge liege diese Vereinbarkeit für den Zeitraum vor dem 30. Januar 2012 direkt in Artikel 106 Absatz 2 AEUV und in der Entscheidung 2005/842/EG der Kommission (im Folgenden „DAWI-Entscheidung von 2005") ([49]), begründet. Für die Zeit danach beruhe sie auf dem Beschluss 2012/21/EU der Kommission (im Folgenden „DAWI-Beschluss von 2011") ([50]).

a) Zeitraum, in dem der Flughafen von der IHK von Angoulême oder von der IHK von Angoulême gemeinsam mit dem SMAC betrieben wurde

i) Vorliegen einer Betrauung

(63) Nach Auffassung der französischen Behörden ergibt sich die Betrauung der IHK von Angoulême mit öffentlichen Aufgaben aus Artikel 170-1 Code de commerce (französisches Handelsgesetzbuch). Nach dem Wortlaut dieses Artikels leistet die IHK einen Beitrag *„zur wirtschaftlichen Entwicklung, zur Attraktivität und zur Raumordnung sowie zur Unterstützung der Unternehmen und ihrer Verbände, indem sie öffentliche Aufgaben und andere zur Erfüllung dieser Aufgaben erforderliche Gemeinwohlaufgaben wahrnimmt"*. Im Hinblick hierauf kann *„jede Körperschaft … Aufgaben zur Erstellung und Verwaltung von Ausrüstungen, insbesondere … Flughafenausrüstungen, wahrnehmen"*.

(64) Dieser Rechtsrahmen ergänze nach Angaben der französischen Behörden die Rechtsakte, mit denen der IHK von Angoulême die Zuständigkeit für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens übertragen wird. Daraus habe eine Betrauung der IHK von Angoulême mit dem Bau und Betrieb von Flughafeninfrastrukturen resultiert. Gleiches gelte für die Entscheidungen, mit denen die IHK von Angoulême und die beteiligten Gebietskörperschaften ihre Beteiligung an der Finanzierung des Flughafens beschlossen hätten.

ii) Höhe des Ausgleichs

(65) Nach Ansicht der französischen Behörden wurde jede mögliche Überkompensation durch den für die IHK von Angoulême ([51]) geltenden Haushalts- und Kontenrahmen verhindert.

(66) Für die Tätigkeiten der Flughafensparte sei grundsätzlich eine spezielle Kontenposition verwendet worden. Die Kontrolle ergebe sich im Übrigen daraus, dass der Haushaltsplan des Flughafens nach seiner Freigabe durch den Vorstand ([52]) der IHK von Angoulême von den gewählten Mitgliedern der IHK von Angoulême verabschiedet worden sei. Hierzu teilen die französischen Behörden mit, dass bei der Aufstellung des Haushaltsplans auch der Stand der betrieblichen Aufwendungen und Erträge, der Cashflow und die finanziellen Aufwendungen und Erträge ermittelt werden müsste. Zudem müssten eine Tabelle mit den spartenübergreifenden Leistungen und Zuschüssen und eine Tabelle mit dem Personalstand und den Gehaltsmassen beigefügt werden.

(67) Ferner bringen die französischen Behörden vor, dass aus der Satzung des SMAC hervorgehe, dass sein öffentlicher Auftrag in vollem Umfang der Erbringung öffentlicher Flughafendienste gewidmet sei. Die Tätigkeiten des Flughafens seien Gegenstand eines besonderen Haushaltsplans. Die französischen Behörden ergänzen, dass der Haushaltsplan vom Ausschuss des SMAC verabschiedet werde. Jede neue Maßnahme sowie jede Überschreitung des vorangehenden Haushaltsplans um 5 % müsse im Übrigen mit qualifizierter Mehrheit genehmigt werden.

(68) Schließlich vertreten die französischen Behörden die Auffassung, dass der ordnungsgemäße Vollzug des Haushaltsplans durch ein regelmäßiges Berichtswesen überprüft werden kann und jede Überkompensation daher ausgeschlossen ist. Die ausgeführten Haushaltspläne würden von der Hauptversammlung mit einer weiteren Abstimmung im Jahr n+1 genehmigt. Eine letzte Kontrollebene sei durch die Übermittlung der Kostenrechnungen der IHK von Angoulême an die Präfektur gewährleistet, die die Rechnungsführung prüfe. Bis zum 31. Dezember 2006 habe das Amt für Zivilluftfahrt eine Stellungnahme dazu abgegeben. Der SMAC als Konzessionsgeber genehmige wiederum den Haushaltsansatz und die berichtigten und ausgeführten Haushaltspläne.

([49]) Entscheidung 2005/842/EG der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden (ABl. L 312 vom 29.11.2005, S. 67).

([50]) Beschluss 2012/21/EU der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind (ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3).

([51]) Rundschreiben Nr. 111 vom 30. März 1992 zur Festlegung der für die IHK von Angoulême geltenden Haushalts- und Buchführungsvorschriften.

([52]) Der Vorstand der IHK von Angoulême besteht aus gewählten Mitgliedern, die sich nach jeder etwaigen Änderung zu einem Haushaltsentwurf äußern.

b) Zeitraum, in dem der Flughafen von der SNC-Lavalin und vom SMAC betrieben wurde

i) Vorliegen einer Betrauung

(69) Nach Auffassung der französischen Behörden ist die Definition der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, mit denen die Gesellschaft SNC-Lavalin betraut wurde, in der Leistungsbeschreibung und den technischen Bedingungen enthalten ([53]). Sie versichern, dass die Entwicklung des Flughafens ein fester Bestandteil davon sei.

ii) Höhe des Ausgleichs

(70) Die französischen Behörden bringen vor, dass sich das Nichtvorliegen jedweder Überkompensation in den Gewinn- und Verlustrechnungen der IHK-Flughafen feststellen lässt.

(71) Außer durch die buchhalterische Trennung im Wege der Gründung einer Tochtergesellschaft von SNC-Lavalin ([54]) werde das Nichtvorliegen einer Überkompensation auch durch die Kontrolle des SMAC ([55]) gewährleistet, mit der verhindert werden solle, dass die Kosten der Aufgaben von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse durch seinen Zuschuss überkompensiert werden.

(72) Im Übrigen sei die Vergütung von SNC-Lavalin nach Ansicht der französischen Behörden nicht unangemessen. Zum einen habe der Bieter im Basisszenario (Betrieb ohne gewerblichen Verkehr) und im proaktiven Szenario (Betrieb mit gewerblichem Verkehr) die maximale Garantie des SMAC zum Ausgleich des Betriebs festlegen müssen. Das proaktive Szenario sei deshalb gewählt worden, weil SNC-Lavalin das finanziell günstigste Angebot abgegeben habe. Zum anderen bringen die französischen Behörden vor, dass der SMAC im Geschäftsjahr 2012, ohne gewerblichen Verkehr, Ausgaben von 644 000 EUR getragen habe, während es im Jahr 2010 noch 810 000 EUR gewesen seien.

(73) Schließlich teilen die französischen Behörden mit, dass der SMAC entschieden habe, die von ihm als Eigentümer zu zahlende Grundsteuer nicht auf den Betreiber abzuwälzen.

(74) Die französischen Behörden vertreten die Auffassung, dass die den Betreibern des Flughafens Angoulême gewährten Finanzierungen aus diesen Gründen auf der Grundlage des Artikels 106 Absatz 2 AEUV und auf der Grundlage der DAWI-Entscheidung von 2005 für den Zeitraum vor dem 30. Januar 2012 und des DAWI-Beschlusses von 2011 für den Zeitraum danach für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.

5.1.2.2. Vereinbarkeit nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV

a) Zu den Infrastrukturinvestitionen

(75) Für den Fall, dass die Kommission die staatlichen Zuschüsse zu den Infrastrukturinvestitionen als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ansehen sollte, müsste diese Beihilfe nach Auffassung der französischen Behörden gemäß den Vorschriften der Leitlinien von 2005 für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden.

i) Klar definiertes Ziel von allgemeinem Interesse (Voraussetzung 1)

(76) Nach Auffassung der französischen Behörden ist die wirtschaftliche und touristische Entwicklung des Départements Charente ein klar definiertes Ziel von allgemeinem Interesse. Angesichts der Entscheidungspraxis der Kommission ([56]) könne die Entwicklung eines Regionalflughafens berechtigterweise als ein solches Ziel angesehen werden.

ii) Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Investitionen in Bezug auf die Zielsetzung (Voraussetzung 2)

(77) Diese Investitionen hätten die Voraussetzungen der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit erfüllt. Hierzu erwähnen die französischen Behörden eine Studie ([57]) bezüglich der Einrichtung eines Gremiums, in dem alle Gebietskörperschaften, öffentlichen Einrichtungen und Fachleute der Tourismusbranche vertreten sind, in der explizit erläutert wird, warum anstelle einer anderen Infrastruktur der Flughafen Angoulême ausgebaut werden sollte, und in der die dazu notwendigen Mindestinvestitionen bewertet werden.

([53]) Nach Artikel 8 der Leistungsbeschreibung und der technischen Bedingungen muss die Gesellschaft SNC-Lavalin die Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben, den AFIS, die Erfüllung der die sichere Nutzung des Flughafens garantierenden Aufgaben, den Unterhalt des Geländes und der Netze des Flughafens sowie die Aufrechterhaltung der Fähigkeit zur Aufnahme eines gewerblichen Linienflugverkehrs sicherstellen.

([54]) Es handelt sich um die Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.

([55]) Den französischen Behörden zufolge ist diese Kontrolle in der Leistungsbeschreibung der Ausschreibung vorgesehen.

([56]) Entscheidung der Kommission vom 27. Januar 2007, N 491/06, Italien, Tortoli-Arbatax (ABl. C 133 vom 15.6.2007, S. 3).

([57]) Diese Studie wurde von der Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires durchgeführt. Sie wurde am 14. Juni 2006 übergeben.

iii) Zufriedenstellende mittelfristige Perspektiven (Voraussetzung 3)

(78) In derselben Studie war den französischen Behörden zufolge von einem voraussichtlichen mittelfristigen Fluggastaufkommen von mehr als 100 000 Passagieren pro Jahr die Rede, was einer zufriedenstellenden mittelfristigen Perspektive entsprechen würde. Diese Prognosen hätten auf der Annahme einer steigenden Frequenz der ersten Flugverbindung nach London und auf der Einrichtung einer zweiten Strecke beruht.

iv) Gleicher und diskriminierungsfreier Zugang zu den Infrastrukturen (Voraussetzung 4)

(79) Die französischen Behörden betonen, der Zugang zu den Infrastrukturen sei diskriminierungsfrei gewesen. Die einzige Einschränkung für die Nutzung der Infrastrukturen des Flughafens Angoulême sei die eingeschränkte Aufnahmekapazität des Luftraums und des Flughafens. Die Anreizmaßnahmen hätten allen Fluggesellschaften offen gestanden, die eine neue Strecke hätten einrichten wollen, seien tatsächlich jedoch nur von Ryanair in Anspruch genommen worden.

v) Keine Veränderung der Handelsbedingungen in einer dem gemeinsamem Interesse zuwiderlaufenden Weise (Voraussetzung 5)

(80) Die französischen Behörden behaupten, dass allein der Umstand, dass der Flughafen Angoulême nach den Luftfahrtleitlinien von 2005 zur Kategorie D gehört, ein Beweis dafür sei, dass der Wettbewerb nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße verfälscht wurde.

vi) Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe (Voraussetzung 6)

(81) Nach Auffassung der französischen Behörden war die staatliche Finanzierung der Investitionen in voller Höhe zur Aufrechterhaltung des Potenzials des Flughafens und zu seiner Entwicklung notwendig. Eben dieses Erfordernis habe eine Aufteilung der Finanzierung der Investitionen auf den SMAC und den Betreiber im Wege des Untervertrags vom 22. Januar 2009 rechtfertigt. Diese Situation sei von der zu unterscheiden, die dazu geführt habe, dass der SMAC vom Jahr 2012 an im Anschluss an eine Ausschreibung eine jährliche Vergütung von 179 400 EUR für eine Dienstleistung zahlen müsse. Nach Angaben der französischen Behörden habe dieser Rechtsrahmen nicht vorgesehen, dass der SMAC Investitionen tätige, sondern dass er die Projektverantwortung für die vom Dienstleister vorgeschlagenen oder vom SMAC beschlossenen Investitionen übernehme.

b) Zu den Betriebszuschüssen

(82) Zunächst behaupten die französischen Behörden, die IHK von Angoulême habe dem Flughafen im Zeitraum 1984-2001 Vorschüsse gewährt. Dieser Zeitraum dürfe bei der Prüfung durch die Kommission nicht miteinbezogen werden. Die übrigen Beihilfen danach seien als Betriebsbeihilfen gezahlt worden.

(83) Weiterhin bekräftigen die französischen Behörden, dass — abgesehen von der Finanzierung der Investitionen — das von den Gebietskörperschaften übernommene Defizit in den Geschäftsjahren 2002 und 2003 auf 350 000 EUR begrenzt gewesen sei ([58]). Sie ergänzen, dass die Beschlüsse des Flughafenbeirats für die Geschäftsjahre 2004 bis 2006 keine Angaben dazu enthalten hätten. Die Hauptsparte der IHK von Angoulême habe die zum Ausgleich des ausgeführten Haushaltsplans notwendige Summe zugeschossen.

(84) Schließlich vertreten die französischen Behörden die Auffassung, dass diese Betriebszuschüsse den Wettbewerb aus den in den Erwägungsgründen 56 bis 61 dieses Beschlusses dargelegten Gründen nicht verfälschen. Nach Auffassung der französischen Behörden ist demzufolge die Voraussetzung der Verfälschung des Wettbewerbs nicht erfüllt und können die staatlichen Betriebszuschüsse für den Flughafen Angoulême keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

(85) Im Übrigen behaupten die französischen Behörden, dass die Zuschüsse selbst dann, wenn sie Beihilfen wären, für mit dem Binnenmarkt vereinbar und nicht anmeldepflichtig erklärt werden müssten. Im Hinblick hierauf stützen sich die französischen Behörden auf die Leitlinien von 2005 und die DAWI-Entscheidung von 2005.

5.2. **Zu den Beziehungen zu Ryanair**

5.2.1. *Zur Einstufung als Beihilfe*

(86) Die französischen Behörden vertreten die Ansicht, dass der Vertrag über Flughafendienstleistungen und der Vertrag über Marketingdienstleistungen gemeinsam gewürdigt werden müssen. Darüber hinaus habe der SMAC aus den in Erwägungsgrund 55 dieses Beschlusses genannten Gründen nicht wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber gehandelt. Im Übrigen habe die Tatsache, dass keine Antworten auf die Aufforderung zur Einreichung von Projektvorschlägen für die Einrichtung internationaler Flugverbindungen eingegangen seien, die IHK von Angoulême nach der Betrauung durch den SMAC veranlasst, mit Ryanair über die Einrichtung einer Flugverbindung von London-Stansted nach Angoulême zu verhandeln.

([58]) Dieser Schwellenwert wurde im Partnerschaftsvertrag vom 23. Mai 2002 festgelegt.

(87) Weiterhin betonen sie, dass mit den 2006 in Angriff genommenen Ausbauarbeiten ([59]) nicht bezweckt worden sei, die Anforderungen eines bestimmten Luftfahrtunternehmens zu erfüllen, sondern die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen. Die französischen Behörden räumen jedoch ein, dass von diesen Investitionen nahezu in vollem Umfang Ryanair profitiert habe, da keine andere Fluggesellschaft Angoulême regelmäßig angeflogen habe.

(88) Zu den Kosten der Geschäftsbeziehungen mit Ryanair teilen die französischen Behörden mit, dass der Flughafenbetreiber zusätzliche Personalkosten habe tragen müssen. Sie unterscheiden zwischen Plankosten und Istkosten:

Sicherheit	Bezugsjahr 2007	Veränderung 2008/2007		Veränderung 2009/2007		Veränderung 2010/2007
		Plan	Ist	Plan	Ist	Plan
Mitarbeiterzahl	5	+6	+6	+6	+6	+6
Vollzeitäquivalent	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+3	1,35	+3
Personalkosten (in Tausend EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Schutz	Bezugsjahr 2007	Veränderung 2008/2007		Veränderung 2009/2007		Veränderung 2010/2007
		Plan	Ist	Plan	Ist	Plan
Mitarbeiterzahl	10	—	—	—	—	—
Vollzeitäquivalent	0,7	+ 1,4	+ 1,6	+2	+ 1,6	+2
Personalkosten (in Tausend EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Unterstützung und Empfang	Bezugsjahr 2007	Veränderung 2008/2007		Veränderung 2009/2007		Veränderung 2010/2007
		Plan	Ist	Plan	Ist	Plan
Mitarbeiterzahl	1	—		—		—
Vollzeitäquivalent	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Personalkosten (in Tausend EUR)	11	+20	+14	+30	+20	+30

(89) Gleiches gelte für die sonstigen zusätzlichen Kosten im Zusammenhang mit der gewerblichen Tätigkeit von Ryanair.

Sicherheit	Bezugsjahr 2007	Veränderung 2008/2007		Veränderung 2009/2007		Veränderung 2010/2007
		Plan	Ist	Plan	Ist	Plan
Leistungen (in Tausend EUR)	0	—	—	—	—	—

([59]) Verlängerung der Start- und Landebahn um 50 m und Erweiterung, Umgestaltung und Ausrüstung des Flughafens, um die Abfertigung eines Flugzeugs mit 200 Passagieren zu ermöglichen. Die Höhe dieser Investitionen wurde mit 977 000 EUR angegeben.

Sicherheit	Bezugsjahr 2007	Veränderung 2008/2007		Veränderung 2009/2007		Veränderung 2010/2007
		Plan	Ist	Plan	Ist	Plan
Sonstige	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+326
***darunter Fahrzeugleasing* (in Tausend EUR)**	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Schutz	Bezugsjahr 2007	Veränderung 2008/2007		Veränderung 2009/2007		Veränderung 2010/2007
		Plan	Ist	Plan	Ist	Plan
Leistungen	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	263,2
(in Tausend EUR)						
Sonstige (in Tausend EUR)	12,5	+ 16,8	+14	+ 14,8	- 4,5	+ 15,2

Unterstützung und Empfang	Bezugsjahr 2007	Veränderung 2008/2007		Veränderung 2009/2007		Veränderung 2010/2007
		Plan	Ist	Plan	Ist	Plan
Leistungen	5	+140	+96	+180	+90	+180
(in Tausend EUR)						
Sonstige (in Tausend EUR)	5	+20	+10	+25	+12	+25

5.2.2. *Zur Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

(90) Nach Auffassung der französischen Behörden sind einige der Voraussetzungen der Leitlinien von 2005 nicht erfüllt.

(91) Zunächst bestätigen die französischen Behörden, dass Ryanair keinen Geschäftsplan vorgelegt hat. Sie seien davon ausgegangen, dass die degressiven Beihilfen, die zur Unterzeichnung der Verträge von 2008 führten, geeignet gewesen seien, dem Luftfahrtunternehmen die Erzielung einer angemessenen Gewinnmarge zu ermöglichen.

(92) Aufgrund des nicht vorliegenden Geschäftsplans ist es nach Angaben der französischen Behörden nicht möglich, die Voraussetzung der Beihilfeintensität zu überprüfen. Ausgehend von den Informationen, die bei der Einrichtung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegenden Strecken vorgelegen hätten, hätten die IHK von Angoulême und der SMAC diese Voraussetzung jedoch als erfüllt betrachtet.

(93) Die französischen Behörden vertreten weiter die Ansicht, dass sich der in den Jahren 2008 und 2009 ohne zusätzliche Rotationen verzeichnete jährliche Anstieg der Passagierzahlen um […] (*) % im Jahr 2010 hätte fortsetzen können.

(94) Schließlich vertreten die französischen Behörden, wie in den Erwägungsgründen 56 bis 60 dieses Beschlusses angegeben, die Auffassung, dass die Maßnahmen den Handel nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße verfälschen.

5.3. **Zu den neuen Leitlinien**

(95) Frankreich gab Stellungnahmen zur Auslegung der neuen Leitlinien — formal und inhaltlich — ab und zeigte sich einverstanden mit ihrer Anwendung auf die Fälle, in denen es um vor der Veröffentlichung der neuen Leitlinien gewährte Maßnahmen geht.

(*) Geschäftsgeheimnis.

(96) Frankreich merkt an, die neuen Leitlinien seien bei Betriebsbeihilfen flexibler als die alten. Die rückwirkende Anwendung dieser neuen Leitlinien auf alle Beihilfen werde es ermöglichen, die vergangene Situation bei bestimmten Flughäfen milder zu beurteilen.

6. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

6.1. Stellungnahmen von Air France

(97) Air France betrachtet die Ryanair und deren Tochtergesellschaft AMS gewährten Maßnahmen als besonders typisch für das Geschäftsgebaren von Ryanair.

(98) Zudem legte Air France der Kommission Stellungnahmen zur Anwendung der neuen Leitlinien auf diesen Fall vor. Air France ficht die Anwendung der neuen Leitlinien auf Fälle, in denen es um Betriebsbeihilfen für Flughäfen geht, an, auch wenn diese Beihilfen vor der Veröffentlichung der Leitlinien gewährt wurden.

(99) Zum einen handle es sich nach Angaben von Air France um eine rückwirkende Anwendung der neuen Leitlinien, die nicht anständige Marktteilnehmer begünstige, indem sie Verhaltensweisen legitimiere, die mit Vorschriften, die zurzeit der Gewährung der Maßnahmen gegolten haben, nicht vereinbar gewesen seien. Umgekehrt würden Markteilnehmer, die sich an die alten Leitlinien gehalten und keine staatlichen Mittel angenommen hätten, bei diesem Ansatz abgestraft.

(100) Darüber hinaus läuft die rückwirkende Anwendung der neuen Leitlinien auf Betriebsbeihilfen für Flughäfen nach Auffassung von Air France den allgemeinen Rechtsgrundsätzen und der europäischen Rechtsprechung zuwider.

6.2. Stellungnahmen von Ryanair

(101) Die Fluggesellschaft Ryanair (im Folgenden „Ryanair“) bestreitet, dass der Vertrag über Flughafendienstleistungen, den Ryanair mit dem Flughafen Angoulême geschlossen hat, eine staatliche Beihilfe darstellen könne.

(102) Ryanair behauptet, seine Entscheidung, die Verbindung von London-Stansted nach Angoulême einzurichten, habe dem Wunsch entsprochen, sich einen kostengünstigen Stützpunkt mit einem bestimmten Umfeld zu sichern; dem habe der Flughafen Angoulême von seinen Merkmalen her genau entsprochen. Im Übrigen teilt die Fluggesellschaft mit, sie könne aufgrund der besonderen Gegebenheiten des Flughafens Angoulême besonders wettbewerbsfähige Flughafenabgaben anbieten. Nach Auffassung von Ryanair hatte der Flughafen trotz der mit der Einrichtung einer Strecke verbundenen Ungewissheit ([60]) und demzufolge des eingegangenen Risikos aufgrund des Erfolgs von Ryanair auf anderen Strecken eine realistische Aussicht darauf, einen Gewinn aus dem geschlossenen Vertrag zu ziehen.

(103) Im Übrigen sei die Entscheidung, die Flugverbindung von London-Stansted nach Angoulême einzustellen, aus kaufmännischen Gründen getroffen worden. Die Einnahmen seien 2009 im Vergleich zu denen von 2008 um […] % zurückgegangen ([61]). Das Unternehmen betont, es habe gemäß Artikel 9 des Vertrags über Flughafendienstleistungen in gutem Glauben verhandelt, um zu einer tragfähigen wirtschaftlichen Einigung mit dem Flughafen Angoulême zu gelangen. Ryanair bestätigt, im September 2009 eine Ermäßigung der Flughafenabgaben verlangt zu haben. Nach der am 3. Februar 2010 mitgeteilten Weigerung des SMAC habe Ryanair die Aufrechterhaltung der Flugverbindung in den Monaten Juli und August vorgeschlagen, woraufhin der Vertrag aufgrund der Ablehnung des SMAC gekündigt worden sei.

6.2.1. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

6.2.1.1. Einsatz staatlicher Mittel

(104) Ryanair betont, die Mittel der IHK würden nicht ausschließlich aus Steuern herrühren. Nach Artikel R. 224-6 Code de l'aviation civile (Zivilluftfahrtgesetz) seien Flughäfen, die von einer IHK betrieben werden, verpflichtet, ihre Ausgaben mit den Einnahmen aus dem Betrieb des Flughafens zu finanzieren. Nach Auffassung von Ryanair wurde der Flughafen im Wesentlichen von der IHK von Angoulême finanziert. Der SMAC hingegen habe keinerlei Erfahrung auf dem Gebiet des Betriebs eines Flughafens gehabt ([62]).

([60]) Ryanair führt aus, dass es zuvor keinen gewerblichen Linienflugverkehr nach Angoulême mit Flugzeugen wie denen von Ryanair gegeben habe, so dass keine Vergleichsgrundlage zur Bewertung der Rentabilität der Strecke vorgelegen habe.

([61]) Ryanair führt diesen Einbruch der Einnahmen auf die gestiegenen Fluggastabgaben im Vereinigten Königreich, den gestiegen Ölpreis und die Wirtschaftskrise insgesamt zurück.

([62]) Ryanair betont, die Verhandlungen seien von der IHK von Angoulême geführt worden.

6.2.1.2. Zurechenbarkeit der Maßnahmen zum Staat

(105) Nach Auffassung von Ryanair kann die Voraussetzung der Zurechenbarkeit zum Staat nicht allein deshalb als erfüllt angesehen werden, weil die IHK von Angoulême unter staatlicher Aufsicht steht und ihre Einnahmen Steuern sind.

(106) Die Zurechenbarkeit zum Staat könne nicht allein anhand von organisationsrechtlichen Kriterien, d. h. aufgrund des öffentlichen Charakters einer Einrichtung, festgestellt werden ([63]). Im vorliegenden Fall müsse zwischen den IHK und anderen öffentlichen Einrichtungen unterschieden werden ([64]). In diesem Zusammenhang betont Ryanair, dass die Industrie- und Handelskammern in Artikel L. 711-1 Code de commerce in der im Juni 2005 gültigen Fassung als „établissements publics économiques" (öffentliche Wirtschaftsbetriebe) bezeichnet wurden und dass in einem parlamentarischen Bericht auf die „institutionelle Dualität" sowie die Schwierigkeiten ihrer Einstufung hingewiesen wurde ([65]). Ryanair merkt zudem an, dass sich der Staat nicht an Beschlussfassungsverfahren der IHK beteilige, sondern sich auf die Ausübung einer Aufsichtsfunktion beschränke ([66]).

6.2.2. *Selektiver Vorteil*

6.2.2.1. Gemeinsame Würdigung eines wirtschaftlichen Vorteils, der Ryanair und AMS verschafft wurde

(107) Nach Auffassung von Ryanair dürfen die Unternehmen Ryanair und AMS nicht als ein einziger Empfänger der in Rede stehenden Maßnahmen angesehen werden.

(108) Zum einen sei der Marketingdienstleistungsvertrag zugunsten des Flughafens geschlossen worden und nicht, um die Auslastung oder die Rendite der von Ryanair betriebenen Strecke zu erhöhen. Zum anderen würden weder die Aktionärsstruktur der Gesellschaft AMS noch ihr Gesellschaftszweck es erlauben zu bestreiten, dass die in Rede stehenden Verträge unterschiedliche Gegenstände haben. Ryanair betont ferner, dass diese beiden Verträge von verschiedenen Personen unterzeichnet wurden ([67]), obwohl sie — wie von der Kommission betont — dem gleichen Management angehörten.

(109) Ryanair weist zudem darauf hin, dass der Abschluss eines Vertrags über Marketingdienstleistungen keine Voraussetzung für die Einrichtung einer Flugverbindung sei. Bei Regionalflughäfen komme dies allerdings häufiger vor ([68]).

6.2.2.2. Gemeinsame Würdigung des Vertrags über Flughafendienstleistungen und des Vertrags über Marketingdienstleistungen

(110) Ryanair ficht die gemeinsame Würdigung des Vertrag über Flughafendienstleistungen und des Vertrags über Marketingdienstleistungen an. Die Verträge über Marketingdienstleistungen würden in die Zuständigkeit von AMS fallen, einer Tochtergesellschaft von Ryanair. Sie seien separat von den Verträgen von Ryanair mit den Flughäfen ausgehandelt und abgeschlossen worden.

(111) Ryanair weist jedoch darauf hin, selbst Werbung für die angeflogenen Ziele zu betreiben. Ferner teilt das Unternehmen mit, über seine Website zugunsten von Dritten geworben zu haben, ohne dass AMS beteiligt gewesen sei. Schließlich habe die Kommission in ihrer Entscheidung über den Flughafen Bratislava ([69]) anerkannt, dass mit der Werbung auf der Website von Ryanair ein gewisser Nutzen verbunden sei.

6.2.2.3. Grundsatz des umsichtigen marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers

a) Geschäftsplan

(112) Ryanair behauptet, dass im Vorfeld von Investitionsentscheidungen nicht systematisch ein Geschäftsplan aufgestellt werde. Schon allein die Tatsache, dass Ryanair selbst, andere Unternehmen oder bestimmte Wettbewerbsbehörden ([70]) Geschäftspläne nicht systematisch als zweckmäßig erachten würden, sei ein Beweis dafür, dass ein Geschäftsplan kein maßgebliches Kriterium für das Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers sei.

([63]) Ryanair bezieht sich auf das Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, C-482/99, Slg. 2002, I-4397.
([64]) Ryanair nimmt auf die Stellungnahme Nr. 351654 des Conseil d'État vom 16. Juni 1992 Bezug.
([65]) Bericht Nr. 2388 von Catherine Vautrin im Namen des Ausschusses für Wirtschaftsangelegenheiten zum Gesetzesentwurf über das Kammerwesen.
([66]) Ryanair behauptet, die Ausübung dieser Aufsicht beinhalte nicht, dass sich der Staat zu Verträgen wie den in Rede stehenden äußere.
([67]) Der Vertrag über Flughafendienstleistungen wurde von Michel Cawley, Vice-President von Ryanair, unterzeichnet, während der Vertrag über Marketingdienstleistungen von Eddie Wilson, Geschäftsführer von AMS, unterzeichnet wurde.
([68]) Ryanair führt an, dass der Flughafen ein Image aufbauen und den Anteil der landenden Fluggäste im Verhältnis zur Gesamtzahl der Transitfluggäste steigern müsse.
([69]) Entscheidung 2011/60/EU der Kommission vom 27. Januar 2010 über die staatliche Beihilfe C 12/08 (ex NN 74/07) — Slowakei — Vereinbarung zwischen dem Flughafen Bratislava und Ryanair (ABl. L 27 vom 1.2.2011, S. 24).
([70]) Ryanair bezieht sich auf den Standpunkt des britischen Competition Appeal Tribunal vom 21. Mai 2010 in der Rechtssache 1145/4/8/09, Stagecoach Group PLC gegen Competition Commission, Randnummer 75.

b) Bemerkungen zu den Voraussetzungen für die Anwendung des Grundsatzes des umsichtigen marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers

(113) Nach Auffassung von Ryanair darf die Kommission den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers nicht selektiv anwenden. Das Unternehmen betont unter Bezugnahme auf den Standpunkt des Gerichts ([71]), die Kommission müsse das Handelsgeschäft in seiner Gesamtheit betrachten und alle maßgeblichen Aspekte und seinen Kontext berücksichtigen ([72]).

(114) Im Übrigen müsse die Kommission die zwischen Ryanair und staatlichen Flughäfen geschlossenen Verträge mit denen vergleichen, die mit Flughäfen geschlossen wurden, die teilweise oder vollständig im Besitz von Privatinvestoren sind. Ryanair bezieht sich auf eine hierzu durchgeführte Studie ([73]). Unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs ([74]) behauptet Ryanair, die Kommission dürfe einen kostenbasierten Ansatz nur dann wählen, wenn kein Hinweis auf einen privaten Kapitalgeber vorliege.

(115) Ryanair hält die Methode der Kommission, nur Referenzflughäfen zuzulassen, die in demselben Einzugsgebiet wie der in Rede stehende Flughafen liegen, für falsch ([75]).

(116) Ryanair macht geltend, dass die bei Referenzflughäfen erhaltenen Referenzpreise des Marktes nicht durch die den Flughäfen in der Umgebung gewährten staatlichen Beihilfen beeinflusst seien. Es sei daher möglich, bei den Privatinvestortests einen verlässlichen Referenzwert des Marktes zu schätzen.

(117) Ryanair bringt Folgendes vor:

— Referenzanalysen seien bei Privatinvestortests in anderen Bereichen als dem Bereich staatlicher Beihilfen üblich;

— Unternehmen würden nur dann einen gegenseitigen Einfluss auf ihre Entscheidungen ausüben, wenn ihre Produkte austauschbar oder komplementär seien;

— Flughäfen, die in demselben Einzugsgebiet liegen, stünden nicht zwangsläufig im Wettbewerb zueinander, und die in den vorgelegten Berichten verwendeten Referenzflughäfen seien nur begrenzt dem Wettbewerb durch staatliche Flughäfen in ihrem Einzugsgebiet ausgesetzt. Weniger als ein Drittel der gewerblichen Flughäfen im Einzugsgebiet der Referenzflughäfen sei vollständig in Staatbesitz und keiner der Flughäfen, die in demselben Einzugsgebiet wie die Referenzflughäfen liegen, sei Gegenstand eines Beihilfeverfahrens (Stand April 2013);

— selbst wenn die Referenzflughäfen im Wettbewerb mit staatlichen Flughäfen desselben Einzugsgebiets stünden, müsse davon ausgegangen werden, dass ihr Verhalten dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers entspreche (beispielsweise wenn die Privatwirtschaft eine hohe Beteiligung halte oder der Flughafen privat betrieben werde);

— Flughäfen, die den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers erfüllten, würden ihre Preise nicht unterhalb der Grenzkosten festlegen.

(118) Ryanair behauptet, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers dem geringen wirtschaftlichen Wert der Regionalflughäfen vor der schnellen Entwicklung ihrer Geschäftstätigkeit Rechnung tragen müsse. Im Hinblick auf die mit ihrer Schließung oder Erhaltung verbundenen Kosten ist Ryanair unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Gerichts ([76]) der Auffassung, dass jedes kostengünstigere Alternativangebot als den Grundsatz des umsichtigen marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfüllend angesehen werden muss.

(119) Die Kommission dürfe daher nach Auffassung von Ryanair nicht die Durchschnittskosten, sondern müsse die Grenzkosten berücksichtigen, denn der Flughafen Angoulême habe ein wirtschaftlich berechtigtes Interesse gehabt, eine Bepreisung des Flughafens zu den Grenzkosten oder sogar unterhalb der Grenzkosten vorzunehmen.

([71]) Urteil des Gerichts vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, Slg. 2008, II-03643.
([72]) Ryanair nennt dabei die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen und die Netzwerkexternalitäten.
([73]) Von der Wirtschaftsberatung Oxera durchgeführte Studie vom 25. Juni 2012.
([74]) Ryanair stützt sich auf das Urteil des Gerichtshofs vom 3. Juli 2003, Chronopost SA, C-83/01 P, C-93/01 P und C-94/01 P, Slg. 2003, I-06993. Das Unternehmen nennt auch die Rahmenregelung der Europäischen Union für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden (2011).
([75]) Bestimmung des Referenzwerts des Marktes bei der vergleichenden Analyse im Hinblick auf die Privatinvestortests. Ryanair betreffende Beihilfeverfahren, von Oxera für Ryanair verfasste Mitteilung vom 9. April 2013.
([76]) Urteil des Gerichts vom 17. Oktober 2002, Linde/Kommission, T-98/00, Slg. 2002, II-03961, Randnummern 43-54.

(120) Zum einen sei ein Flughafen, je stärker er dem Wettbewerb ausgesetzt sei, umso eher verleitet, die Preise auf Grenzkostenniveau zu senken.

(121) Zudem müsse die Kommission die Besonderheiten jedes Flughafens berücksichtigen ([77]). Der stark wettbewerbsgeprägte Kontext zwischen Regionalflughäfen veranlasst diese, miteinander um Verträge mit Ryanair zu wetteifern. Damit würden sich diese Flughäfen genauso wie private Kapitalgeber verhalten.

(122) Darüber hinaus würde der Flughafen Werbung betreiben, um dadurch sein Image zu verbessern. Dieser Effekt werde dadurch verstärkt, dass die Marktmacht der Regionalflughäfen begrenzt sei und sie daran interessiert seien, Luftverkehrsgesellschaften zu gewinnen, die in der Lage seien, ihr Fluggastaufkommen auszubauen.

(123) Ryanair behauptet weiterhin, dass der für diese Flughäfen geltende Geschäftsplan beinhalten müsse, dass ein Teil der Fix- und Infrastrukturkosten als uneinbringliche Kosten betrachtet werde. Im Übrigen müsse der Geschäftsplan einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren anstelle einer Standarddauer von 5 Jahren umfassen.

(124) Ryanair bringt vor, dass vor diesem Hintergrund der Single-Till-Ansatz gewählt werden müsse. Ausgehend vom Standpunkt der Kommission in der Entscheidung zum Flughafen Bratislava ([78]) vertritt Ryanair die Auffassung, dass die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen, die etwa 50 % der Einnahmen eines Flughafens ausmachen würden, bei unterausgelasteten Regionalflughafen besonders wichtig sind. Der Wunsch, diese Einnahmen auszubauen, um so viele Fixkosten wie möglich zu decken, erkläre die Vertragsstrafen, die in den Verträgen mit Ryanair für den Fall vorgesehen seien, dass diese ihren Verpflichtungen nicht nachkommen sollte. Die Tätigkeit von Ryanair steigere den wirtschaftlichen Wert des Flughafens, dem es frei stehe, dies zu nutzen, indem er weitere Fluggesellschaften gewinne.

(125) Das Interesse der Regionalflughäfen, mit einer Fluggesellschaft wie Ryanair Verträge zu schließen, werde nach Angaben von Ryanair durch die mit der Einrichtung einer Strecke verbundenen Netzwerkeffekte noch gesteigert ([79]). Ryanair zufolge sei das Interesse des Flughafens Angoulême, einen Vertrag mit ihr zu schließen, umso größer gewesen, als die einzige Alternative in der Einrichtung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegenden Strecken bestanden hätte, die von Fluggesellschaften wie Twin JET mit kleineren Flugzeugen betrieben würden. Ryanair betont jedoch, dass diese zweite Option Opportunitätskosten für den Flughafen beinhaltet hätte, da große Fluggesellschaften geringere Kosten je Fluggast generieren würden.

(126) Ryanair vertritt ferner die Auffassung, dass die Kommission die mit seiner Tätigkeit verbundenen Netzwerkeffekte berücksichtigen muss. Ein mit Ryanair geschlossener Vertrag wirke wie ein „Diamant" gegenüber anderen Fluggesellschaften, die versuchen würden, von der stärkeren Bekanntheit und Präsenz und von besseren Infrastrukturen zu profitieren. Diese Netzwerkeffekte würden sich positiv auf die luftverkehrs- und nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen auswirken ([80]). Diesen Ansatz habe nach Ansicht von Ryanair die Kommission selbst in ihrer Entscheidung zum Flughafen Bratislava gewählt ([81]). Die Flughäfen hätten somit ein Interesse daran, einen Vertrag mit einer Fluggesellschaft zu schließen, die sich zu einem bestimmten Fluggastaufkommen verpflichte.

(127) Ryanair teilt mit, dass das Unternehmen keine Exklusivverträge schließe. Jeder anderen Fluggesellschaft mit dem gleichen Leistungsangebot wie Ryanair könnten die gleichen Konditionen gewährt werden.

(128) Im Hinblick auf die Rentabilitätsanalyse macht Ryanair geltend, dass ein umsichtiger privater Kapitalgeber nach den folgenden Grundsätzen verfahren würde ([82]):

— die Bewertung würde stufenweise durchgeführt;

— ein *Ex-ante*-Geschäftsplan würde nicht unbedingt verlangt;

— im Fall eines nicht ausgelasteten Flughafens wäre der Single-Till-Ansatz die geeignete Preisgestaltungsmethode;

— nur die Einnahmen aus der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens dürften berücksichtigt werden;

([77]) Ryanair bezieht sich auf den Standpunkt der Kommission in der in Fußnote 69 genannten Entscheidung 2011/60/EU, Erwägungsgrund 111.

([78]) Siehe Entscheidung in Fußnote 69.

([79]) Unter diesen Externalitäten nennt Ryanair folgende: 1) die Tatsache, dass die Einrichtung einer Strecke zu einem Regionalflughafen ein positives Signal an andere Fluggesellschaften hinsichtlich der Rentabilitätsaussichten sende; im vorliegenden Fall behauptet Ryanair, die Gesellschaft Cityline habe einige Wochen, bevor Ryanair die Verbindung eingestellt habe, kurz davor gestanden, einen Vertrag mit dem Flughafen Angoulême über die Einrichtung einer Linienflugverbindung zu schließen; 2) die Präsenz einer größeren Fluggesellschaft ermögliche es, nicht luftverkehrsbezogene Dienstleistungen zu generieren, die im Gegenzug dazu beitragen würden, das Fluggastaufkommen zu erhöhen.

([80]) Die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen würden vor allem dadurch gefördert, dass Fluggäste, die nicht zwischenlanden, mehr Zeit auf dem Flughafen verbrächten. Dadurch würden die auf Flughäfen tätigen Einzelhandelsgeschäfte angezogen.

([81]) Siehe genannte Entscheidung in Fußnote 69.

([82]) Grundsätze der Rentabilitätsanalyse beim Privatinvestortest. Ryanair betreffende Beihilfeverfahren, von Oxera für Ryanair verfasste Mitteilung vom 9. April 2013.

— die Gesamtlaufzeit des Vertrags einschließlich etwaiger Verlängerungen müsste berücksichtigt werden;

— die zukünftigen Zahlungsströme müssten abgezinst werden, um die Rentabilität der Verträge zu bewerten.

(129) Der inkrementelle Zuwachs der Rentabilität durch die mit Ryanair geschlossenen Verträge müsse auf der Grundlage des geschätzten internen Zinsfußes oder des Kapitalwerts bewertet werden.

c) Anwendung des Grundsatzes des umsichtigen marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers

(130) Nach Auffassung von Ryanair beweist bereits die Tatsache, dass sich die IHK von Angoulême aufgrund ihrer Satzung wie ein richtiger, vom Staat unabhängiger privater Investor verhalten hat, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors erfüllt ist. Ein weiterer Beweis sei die Tatsache, dass die Investitionen des Flughafens von den Mitgliedern des SMAC finanziert worden seien, denn die Flughafeneigentümer seien daran interessiert, den Wert des Flughafens zu steigern.

(131) Bei der Bewertung der von Ryanair zu zahlenden Flughafenabgaben müssten die geringen Anforderungen des Unternehmens berücksichtigt werden. Aufgrund des Geschäftsmodells von Ryanair würden im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften weniger Flughafendienstleistungen in Anspruch genommen; Ryanair benötige weniger Check-in-Schalter, Ausrüstungen und Dienstleistungen, nehme keine Zwischenlandungen vor, verkürze die Dauer und die Intensität der Bodenabfertigungsdienste und erhöhe die Produktivität der Besatzungen.

(132) Weiterhin meint Ryanair, dass einige europäische Flughäfen im Hinblick auf den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers wegen ihrer Ähnlichkeiten mit dem Flughafen Angoulême vergleichbar seien ([83]). Hierzu legt Ryanair eine vergleichende Studie vor, die zu dem Ergebnis gelangt, dass die Abgaben der Flughäfen […], […], […] und […], die als mit Angoulême vergleichbar betrachtet werden, im Schnitt unter denen des Flughafens Angoulême liegen ([84]).

Tabelle 11

Mit dem Flughafen Angoulême vergleichbare Flughäfen

Verglichene Eigenschaften der Flughäfen	Angoulême	(…)	(…)	(…)	(…)
Einwohnerzahl der Stadt, zu der er gehört	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Entfernung zur Stadt (km)	14	12	45	46	11,5
Größte Stadt in einem Umkreis von 150 km (Einwohnerzahl)	Bordeaux (241 000)	[…] (441 000)	[…] (481 000)	[…] (76 000)	[…] (1 119 000)
Nächstgelegener großer Flughafen (Fluggäste in 2009)	Bordeaux (3,3 Mio.)	[…] (1,8 Mio.)	[…] (7,7 Mio.)	[…] (2,8 Mio.)	[…] (19 Mio.)

(133) Ryanair behauptet auch, dass die Entscheidungen, die der Flughafen Angoulême nach der Einstellung der Flugverbindung nach London-Stansted getroffen habe, zeigen würden, dass der Flughafen eine von einer Billigfluggesellschaft betriebene Linienflugverbindung nach Großbritannien als ernstzunehmende Lösung betrachtet habe. Dabei bezieht sich Ryanair auf den Vertrag mit der Gesellschaft SNC-Lavalin, die mit der Umsetzung eines aggressiven Entwicklungsszenarios beauftragt worden sei.

(134) Ryanair behauptet im Übrigen, dass das wirtschaftliche Risiko eines Flughafens bei einem garantierten Fluggastaufkommen wie dem, zu dem sich Ryanair verpflichtet habe, begrenzt sei. Eine solche Garantie würde daher eine geringere Rentabilität rechtfertigen als die, die ein privater Investor, dem dies nicht zugesichert werde, erwarten würde.

([83]) Diese Ähnlichkeiten hängen mit den Eigenschaften der Flughäfen (weniger als 150 km von größeren Städten entfernt und im Wettbewerb zu Konkurrenzflughäfen stehend) und dem Einkommensniveau im Umfeld der Flughäfen zusammen.

([84]) Die Flughafenabgaben seien beim Flughafen Angoulême im untersuchten Zeitraum im Schnitt um [] % je Rotation und um […] % je Fluggast höher. Oxera weist allerdings darauf hin, dass Ryanair im Jahr 2009 keine Flughafensteuer zahlen musste.

(135) Ryanair merkt weiterhin an, dass mit dem so genannten Single-Till-Ansatz ([85]) erklärt werden könne, dass ein Flughafen versuche, seine Einnahmen dadurch zu maximieren, dass er die Flughafenabgaben senke. Ryanair bestreitet demzufolge die Würdigung, dass ein negativer Preis kein Marktpreis sein könne. Das Unternehmen vertritt die Auffassung, dass eine negative Flughafenabgabe mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors vereinbar sein kann, wenn die voraussichtlichen nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen ausreichend hoch sind. Im vorliegenden Fall habe ein privater Investor vernünftigerweise davon ausgehen können, dass die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen, die gleich null gewesen seien, aufgrund des von Ryanair generierten Fluggastaufkommens steigen würden ([86]).

(136) Dieser Ansatz werde durch die besondere Situation des Flughafens Angoulême untermauert. Ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber müsste nach Ansicht von Ryanair die Infrastrukturkosten und die festen Betriebskosten als uneinbringliche Kosten betrachten. Dies gelte im vorliegenden Fall erst recht, zumal der Flughafen Angoulême den Wettbewerb des Hochgeschwindigkeitszuges zu spüren bekommen könnte ([87]). Im Übrigen betont Ryanair, dass, falls die Schließung des Flughafens eine weitere Option gewesen wäre, der Marktwert der Aktiva abzüglich der Schließungskosten nicht besonders hoch gewesen wäre. Diese uneinbringlichen Kosten müssten daher außer Acht gelassen werden.

(137) Da sich Ryanair — bei sonstiger Verhängung von Vertragsstrafen — verpflichtet habe, ein Mindestfluggastaufkommen zu gewährleisten, sei jedes geschäftliche Angebot eine Verbesserung der Situation eines Flughafens wie dem von Angoulême. Die einzige Bedingung sei, dass die Grenzeinnahmen höher sind als die Grenzkosten, wodurch sich die Lage des Flughafens Angoulême von der vom Gerichtshof im Urteil *Chronopost* ([88]) geprüften Situation unterscheide. Ryanair behauptet, dass ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber infolgedessen bei der bereits bestehenden Infrastruktur nicht unbedingt eine Kapitalrendite anstreben würde. Ryanair zufolge würde ein solcher Kapitalgeber auch nicht verlangen, dass die vertragschließende Fluggesellschaft zur Deckung der vor Vertragsabschluss angefallenen betrieblichen Aufwendungen beitrage.

(138) Schließlich behauptet Ryanair, der Flughafen Angoulême habe die Beschlüsse nicht aufgrund der speziellen Bedürfnisse von Ryanair gefasst.

(139) Dies sei bei allen Entscheidungen über den Ausbau des Flughafens Angoulême der Fall gewesen. So seien diese Investitionen im Wesentlichen vor der Aufnahme der Geschäftstätigkeit getätigt worden. Auch seien viele Arbeitsverträge nach dem Weggang von Ryanair abgeschlossen oder verlängert worden. Diese Entscheidungen seien demzufolge im Rahmen des weiter gefassten Vorhabens zu sehen, den Flughafen Angoulême auf dem Markt für Billigfluggesellschaften zu positionieren ([89]). Ein Beweis dafür seien die Entscheidungen, die der SMAC nach dem Weggang von Ryanair getroffen habe, wie beispielsweise die Wahl des von SNC-Lavalin verfolgten Szenarios.

(140) Schließlich betont Ryanair, dass Artikel 3 des Vertrags über Flughafendienstleistungen vorgesehen habe, dass die ihm gewährten Betriebsbedingungen auch jeder anderen Fluggesellschaft gewährt werden könnten. Im Übrigen sei die Höhe dieser Flughafenabgaben vom Flughafen Angoulême veröffentlicht worden.

d) Stellungnahmen zu den Zahlungen an AMS

(141) Ryanair bestreitet die vorläufige Würdigung der Kommission, die Zahlungen an AMS seien Kosten für den Flughafen, da dieser Ansatz den Wert der Dienstleistungen, die AMS dem Flughafen erbracht habe, nicht berücksichtige. Im Hinblick auf den Privatinvestortest müsse zudem zwischen dem Einkauf von hochwertigen Marketingdienstleistungen zum Marktpreis und einem damit zusammenhängenden Vertrag zwischen Flughafen und Fluggesellschaft unterschieden werden.

(142) Zur Stützung seines Vorbringens legt Ryanair eine Analyse vor, in der die Preise von AMS mit denen für vergleichbare Dienstleistungen durch andere Reise-Websites verglichen werden ([90]). Diese Analyse gelange zu dem Ergebnis, dass die von AMS berechneten Preise unter dem Durchschnitt und innerhalb der Spannweite der Preise, die von den Referenz-Websites berechnet werden, lägen.

(143) Ryanair zufolge beweist dies, dass die Preise von AMS den Marktpreisen entsprechen würden und dass die Entscheidung eines staatlichen Flughafens, die Dienstleistungen von AMS zu kaufen, dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entspreche. Ryanair bringt zudem Informationen vor, die beweisen sollen, dass den Flughäfen im Rahmen der Verträge mit AMS tatsächlich Dienstleistungen erbracht werden, um den Wert dieser Dienstleistungen für die Flughäfen zu beweisen.

([85]) Siehe Erwägungsgrund 124 dieses Beschlusses.

([86]) Ryanair führt an, dieser Investor könne sich am Beispiel des Flughafens La Rochelle orientieren, den Ryanair für ähnlich hält.

([87]) Die Entscheidung über den Bau der Strecke von Angoulême-Bordeaux fiel im Juli 2006, die über den Bau der Strecke Tours-Angoulême im Juni 2009.

([88]) Urteil des Gerichtshofs vom 3. Juli 2003, Chronopost, C-83/01 P, C-93/01 P und C-94/01 P, Slg. 2003, I-069993. Ryanair räumt jedoch ein, dass dieser Ansatz verfeinert werden müsse, falls die Fixkosten nach einer bestimmten Tätigkeitsschwelle stark steigen sollten. In diesem Fall wäre es nach Auffassung von Ryanair zweckmäßiger, den Kapitalwert über einen längeren Zeitraum zu berücksichtigen.

([89]) Da die Infrastrukturinvestitionen trotz des sehr geringen Fluggastaufkommens getätigt wurden, wären sie nach Auffassung von Ryanair auch ohne Ryanair getätigt worden.

([90]) Oxera, „*Are prices set by AMS in line with the market rate?*“, verfasst für Ryanair am 20. Dezember 2013.

(144) Für den Fall, dass die Kommission trotz des Widerstands von Ryanair gegen einen solchen Ansatz darauf bestehen sollte, die Verträge von AMS und die Verträge über Flughafendienstleistungen von Ryanair demselben Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten zu unterziehen, dürfe der Wert der Dienstleistungen, die AMS den Flughäfen erbracht habe, nicht unterschätzt werden.

(145) Darüber hinaus verweist Ryanair auf die Schlussfolgerungen verschiedener Berichte, die bestätigen sollen, dass Ryanair eine europaweit starke Marke besitze, die in der Lage sei, einen Mehrwert für seine Marketingdienstleistungen zu schaffen.

(146) Ryanair legte zudem einen von der Wirtschaftsberatung Oxera erstellten Bericht über die Grundsätze vor, die für das Rentabilitätskriterium des marktwirtschaftlich handelnden Marktteilnehmers gelten müssten; dieser Bericht umfasste sowohl die Verträge über Flughafendienstleistungen zwischen Ryanair und den Flughäfen als auch die Marketingverträge zwischen AMS und denselben Flughäfen ([91]). Der Standpunkt, dem zufolge die Verträge von AMS und die Verträge über Flughafendienstleistungen im Hinblick auf das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten separat gewürdigt werden müssten, werde dadurch nach Angaben von Ryanair nicht infrage gestellt werde.

(147) In diesem Bericht heißt es, dass die von AMS generierten Einnahmen bei einer gemeinsamen Rentabilitätsanalyse unter den Erträgen ausgewiesen werden müssten, während die Ausgaben von AMS zu den Aufwendungen gebucht werden müssten. Dazu wird in dem Bericht eine auf den Zahlungsströmen beruhende Methode vorgeschlagen, die vorsieht, dass die AMS betreffenden Ausgaben wie zusätzliche betriebliche Ausgaben behandelt werden.

(148) Im dem Bericht wird geltend gemacht, dass die Marketingtätigkeiten zur Schöpfung und Stärkung des Werts der Marke beitragen würden, so dass Umsätze und Gewinne nicht nur während der Laufzeit des Marketingvertrags, sondern auch nach dessen Ablauf generieret werden könnten. Dies wäre insbesondere dann der Fall, wenn sich aufgrund eines Vertrags mit Ryanair andere Fluggesellschaften auf dem Flughafen niederlassen und ihrerseits wiederum Einzelhändler anziehen und dadurch die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen des Flughafens steigern würden. Sollte die Kommission eine gemeinsame Analyse der Rentabilität vornehmen, müssten diese Gewinne nach Auffassung von Ryanair berücksichtigt werden, indem die Ausgaben für AMS wie zusätzliche Betriebsausgaben behandelt und die zusätzlichen Gewinne nach Abzug der Zahlungen an AMS berechnet werden.

(149) Nach Auffassung von Ryanair könnte zudem ein Endwert in die am Ende der Laufzeit des Vertrags über Flughafendienstleistungen vorgesehenen zusätzlichen Gewinne eingerechnet werden, um so den nach Ablauf des Vertrags generierten Wert zu berücksichtigen. Der Endwert könnte auf der Grundlage einer konservativen Annahme für die Wahrscheinlichkeit einer Verlängerung des Vertrags mit Ryanair oder für die Wahrscheinlichkeit des Abschlusses ähnlicher Vereinbarungen mit anderen Fluggesellschaften angepasst werden. Nach Ansicht von Ryanair wäre es auf diese Weise möglich, eine Untergrenze für die durch den Vertrag mit AMS und den Vertrag über Flughafendienste gemeinsam generierten Gewinne zu schätzen und dabei die Ungewissheit der zusätzlichen Gewinne nach Ablauf des Vertrags über Flughafendienste zu berücksichtigen.

(150) Zur Untermauerung dieses Ansatzes enthält der genannte Bericht eine Zusammenfassung der Ergebnisse von Studien über die Wirkung von Werbung auf den Wert einer Marke. Diese Studien würden zeigen, dass Werbung den Wert einer Marke steigern und Kunden stärker binden könne. Dem Bericht zufolge würde die Werbung auf ryanair.com die Bekanntheit und Präsenz der Marke insbesondere im Fall eines Flughafens steigern. In dem Bericht heißt es ergänzend, dass kleinere Regionalflughäfen, die ihr Fluggastaufkommen steigern wollen, den Wert ihrer Marke insbesondere durch den Abschluss von Marketingverträgen mit AMS erhöhen können.

(151) In dem Bericht wird angegeben, dass der auf dem Cashflow beruhende Ansatz dem Kapitalisierungsansatz vorzuziehen ist, bei dem die Ausgaben für AMS wie Ausgaben für einen immateriellen Vermögensgegenstand (d. h. den Wert der Marke des Flughafens) behandelt würden. Die Marketingausgaben würden unter den immateriellen Vermögensgegenständen ausgewiesen und anschließend über die Nutzungsdauer dieses Vermögensgegenstands abgeschrieben, wobei ein Restwert zum geplanten Ablauf des Vertrags über Flughafendienstleistungen vorgesehen werde. Nicht berücksichtigt würden allerdings bei diesem Ansatz die zusätzlichen Gewinne, die dem Flughafen durch die Unterzeichnung des Vertrags über Flughafendienstleistungen mit Ryanair entstehen; auch sei es aufgrund der Ausgaben der Marke und der Länge der Nutzungsdauer des Vermögensgegenstands schwierig, den Wert des immateriellen Vermögensgegenstands zu schätzen.

6.3. **Stellungnahmen von AMS**

(152) AMS bestreitet, dass der von ihr mit dem Flughafen Angoulême geschlossene Vertrag über Marketingdienstleistungen eine staatliche Beihilfe darstellen kann. Mit diesem Vertrag sei ihr kein selektiver Vorteil verschafft worden.

6.3.1. *Gemeinsame Würdigung eines wirtschaftlichen Vorteils, der Ryanair und AMS verschafft wurde*

(153) AMS betont, einen eigenen Gesellschaftszweck zu besitzen, der in der Erbringung von Marketingdienstleistungen über das Internet bestehe. Sie behauptet, ihre Geschäftstätigkeit bestehe zum Großteil darin, die Werbefläche auf der Internetseite von Ryanair zu vermarkten.

([91]) Oxera, „*How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?*“, verfasst für Ryanair am 17. Januar 2014.

(154) Im Übrigen merkt sie an, dass Ryanair bei der Vermarktung anderer Werbeflächen mit anderen Vermittlern zusammenarbeite.

(155) Ein möglicher wirtschaftlicher Vorteil zugunsten von Ryanair und AMS dürfe daher nicht gemeinsam gewürdigt werden.

6.3.2. *Gemeinsame Würdigung des Vertrags über Flughafendienstleistungen und des Vertrags über Marketingdienstleistungen*

(156) Nach Auffassung von AMS ist die gestiegene Zahl der Fluggäste, die die Dienstleistungen von Ryanair in Anspruch nehmen, nicht der einzige Vorteil, der dem Flughafen Angoulême aus dem Vertrag über Marketingdienstleistungen entsteht. Zum einen betont sie, der Vertrag zwischen dem Flughafen und AMS sei von dem mit Ryanair geschlossenen Vertrag getrennt. Zum anderen weist sie darauf hin, dass Ryanair mit eigenen Mitteln Werbung für seine Dienstleistungen betreibe. Der Flughafen von Angoulême trage demnach durch den Abschluss eines Vertrags über Marketingdienstleistungen mit AMS nicht dazu bei, für die Dienstleistungen von Ryanair zu werben.

(157) Als Beispiel führt AMS an, dass die Auslastung der Flüge von Ryanair unabhängig vom Abschluss eines Vertrags über Marketingdienstleistungen mit ihr unverändert bei durchschnittlich […] % liege. Zudem weist AMS darauf hin, dass die Einnahmen von Ryanair für alle Passagiere gleich seien, unabhängig davon, ob sie auf einem bestimmten Flughafen landen oder von diesem abfliegen würden.

(158) Ganz allgemein stellt AMS fest, dass von Werbeaufwendungen schließlich die Anbieter von Werbeflächen profitieren würden ([92]). Im vorliegenden Fall äußere sich diese Externalität im zunehmenden Bekanntheitsgrad der Website von Ryanair, unabhängig davon, ob die Werbung von einer öffentlichen oder privaten Person veranlasst worden sei. Da ein privater Kapitalgeber eine Investition nicht unterlasse, weil davon auch Dritte profitieren könnten, vertritt AMS die Auffassung, dass der Flughafen Angoulême die Tatsache, dass auch Ryanair von seiner Werbeinvestition profitiert, nicht habe berücksichtigen müssen.

(159) Ryanair habe nach Ansicht von AMS eine Vorreiterrolle gespielt, da inzwischen die meisten Fluggesellschaften den verfügbaren Platz auf ihrer Website vermarkten würden. Das Besondere an der Website von Ryanair sei allerdings ihr außerordentlicher Wert ([93]). Aus diesem Grund sei sie nicht mit denen anderer Fluggesellschaften vergleichbar.

6.3.3. *Kriterium des umsichtigen marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers*

6.3.3.1. Zum Vorliegen eines Vorteils zugunsten von AMS

(160) AMS vertritt die Auffassung, dass ihr kein wirtschaftlicher Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV verschafft wurde. Sie behauptet, ihre Dienstleistungen würden sich sowohl an private Stellen wie auch an öffentliche Stellen richten. Infolgedessen hätte sie den Vertrag ebenso mit einem Unternehmen der Privatwirtschaft schließen können. Sie ergänzt, dass sie die Flughäfen nicht zwinge, ihre Marketingdienstleistungen zu kaufen ([94]), und dass die von ihr vermarktete Werbefläche ein knappes Gut sei, nach dem eine hohe Nachfrage bestehe.

6.3.3.2. Zum Verhältnis zwischen den Dienstleistungen von AMS und den Erfordernissen ihrer Kunden

(161) Nach Auffassung von AMS kommen Regionalflughäfen nicht umhin, Werbung machen, denn sie seien bestrebt, die Bekanntheit und Präsenz der von ihnen angebotenen Dienstleistungen zu erhöhen. Selbst große Flughafendrehkreuze hielten es inzwischen für wünschenswert, solche Werbekampagnen durchzuführen. Der damit verbundene Imagegewinn komme den betreffenden Flughäfen zugute ([95]). AMS behauptet, diese Ausgaben seien eine strategische Investition, die mit den Investitionen von Unternehmen wie Coca-Cola, McDonald's oder Nike vergleichbar sei.

(162) Diese Investition sei umso wichtiger, als Flughäfen anstreben würden, fast die Hälfte ihrer Einnahmen aus nicht luftverkehrsbezogenen Aktivitäten zu generieren. Im vorliegenden Fall habe der Flughafen Angoulême ein umso größeres Interesse daran gehabt, ein aus internationalen Kunden bestehendes Fluggastaufkommen zu generieren, als es zuvor praktisch keinen regelmäßigen Passagierlinienflugverkehr gegeben habe. Ryanair habe dagegen kein Interesse gehabt, sich an diesen Werbeinvestitionen zu beteiligen, da ihm keine zusätzlichen Einnahmen aus den ankommenden oder abfliegenden Passagieren entstehen würden.

([92]) AMS nennt das Beispiel einer Werbekampagne in einer Zeitung, die dadurch ihre Rolle als Medium für derartige Marketingaktionen bestätigt, woraufhin sie ihre Preise erhöhen oder mehr Werbefläche verkaufen kann, oder das Beispiel einer Mineralwassermarke, durch deren Werbekampagnen der Absatz eines Händlers gesteigert wird.

([93]) AMS begründet ihre Einschätzung mit einem Bericht des Unternehmens Zénobie Conseil aus Mai 2011. Die Website von Ryanair verzeichne 4,5 Mrd. Seitenaufrufe pro Jahr, 80 % direkte Zugriffe, eine Absprungrate von 17 %, eine mittlere Verweildauer von 9 Minuten und 36 Sekunden je Besucher und eine hohes Vermögen, potenzielle Kunden anzusprechen.

([94]) Nach Angaben von AMS würden sich viele Flughäfen entscheiden, keine Werbung auf der Website von Ryanair zu schalten.

([95]) Zunahme der Zahl der Fluggäste, die mit der Fluggesellschaft landen, auf deren Website die Werbung geschaltet ist, oder mit einer anderen Fluggesellschaft; Steigerung der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen durch die Niederlassung von Einzelhandelsgeschäften.

(163) AMS behauptet weiter, das Bewerben der Flughäfen und insbesondere der Regionalflughäfen als „Marke“ sei inzwischen eine verbreitete Praxis. Sie weist in diesem Zusammenhang auf das Bestreben hin, den Wert des Flughafens und seine Bekanntheit und Präsenz zu steigern, damit er von den Reisenden als Ziel gewählt werde, darauf, dass diese Investitionen sowohl für staatliche als auch für private Kapitalgeber wirtschaftlich sinnvoll seien, dass solche Investitionen auch von großen Drehkreuzen getätigt würden, und dass sich Regionalflughäfen und große Drehkreuze dadurch unterscheiden würden, dass Regionalflughafen nicht die gleiche internationale Bekanntheit genießen würden. Diese Strategie sei unabhängig von der von den Reisenden gewählten Fluggesellschaft, da die Flughäfen ihre Marketinginvestitionen in Abhängigkeit von dem Vermögen der Werbeflächen festlegen würden, ihre potentiellen Kunden gezielt anzusprechen.

6.3.3.3. Zu den Preisen für die von AMS erbrachten Dienstleistungen

(164) AMS behauptet, die Preise die sie dem Flughafen Angoulême berechnet habe, entsprächen Marktpreisen. Sie vergleicht diese Preise mit den Verträgen mit den Flughäfen […] und […] und behauptet, keine Diskriminierung zwischen Flughafenkunden und Nichtflughafenkunden vorzunehmen. Ihrer Ansicht nach beweise auch die Vermarktung der verfügbaren Werbefläche auf der Website von Ryanair ([96]), dass der Preis für die dem Flughafen Angoulême erbrachte Leistung einem Markpreis entspreche.

(165) AMS betont, die Kommission habe in der in Erwägungsgrund 111 dieses Beschlusses genannten Entscheidung zum Flughafen Bratislava festgestellt, dass nicht ausgeschlossen werden könne, dass allein der Nennung des Namens eines Flughafens auf der Website von Ryanair als einen seiner Zielorte ein gewisser Wert beigemessen werden könne.

(166) Im Übrigen merkt AMS an, dass ihre Preisliste objektiv und über ihre Website abrufbar sei ([97]). Die im Vertrag mit dem Flughafen Angoulême angesetzten Preise lägen in diesem Rahmen. Sie seien anhand der Art der Seite ([98]), der gewählten Platzierungsart ([99]), der Anzahl der täglichen Besucher und der Anzahl der Flugverbindungen von und zu diesem Flughafen bestimmt worden.

(167) Schließlich versichert AMS, dass die von ihr erbrachten Dienstleistungen effizienter, da zielgerichteter, seien als die Werbung über andere konventionelle Werbeträger wie Zeitungen. Dies gelte umso mehr, als die von ihr auf der Website von Ryanair erbrachten Leistungen „konstant“ seien, während andere Websites die Werbung rotieren lassen würden, und die in dem Vertrag über Marketingdienstleistungen mit dem Flughafen Angoulême vorgesehenen Preise auf der Grundlage der Preisliste von 2007 berechnet worden seien, obwohl die Besucherzahlen auf der britischen Ryanair-Seite im Zeitraum 2008-2012 um 55 % zugenommen hätten.

6.4. **Stellungnahme von Transport & Environment**

(168) Die Stellungnahmen dieser Nichtregierungsorganisation im Rahmen dieses Verfahrens beschränkten sich darauf, die Berechtigung der neuen Luftfahrtleitlinien sowie die der Beschlüsse der Kommission im Luftverkehrsbereich wegen ihrer Umweltauswirkungen infrage zu stellen.

7. **STELLUNGNAHMEN FRANKREICHS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN**

(169) Die französischen Behörden teilten mit, sich zu den Stellungnahmen der Beteiligten nicht weiter äußern zu wollen.

8. **WÜRDIGUNG DER BEIHILFEMASSNAHMEN FÜR DIE EINZELNEN FLUGHAFENBETREIBER**

8.1. **Vorliegen einer Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV**

(170) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

([96]) AMS stützt sich auf einen von Mindshare Ireland im Juni 2004 erstellten Bericht.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Startseite oder Seite mit den Zielorten.
([99]) Hyperlink, Banner, Text in Form von Absätzen, Größe der Werbung.

(171) Eine Maßnahme eines Mitgliedstaats ist demnach als staatliche Beihilfe einzustufen, wenn alle nachstehend genannten Voraussetzungen erfüllt sind: 1) Der oder die Begünstigte sind Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV, 2) die betreffende Maßnahme wird aus staatlichen Mitteln gewährt und ist dem Staat zuzurechnen, 3) dem oder den Empfängern wird ein selektiver Vorteil verschafft und 4) die Maßnahme könnte den Wettbewerb verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

8.1.1. *Begriff des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit*

(172) Um festzustellen, ob es sich bei den genannten Zuschüssen um staatliche Beihilfen handelt, muss zunächst festgestellt werden, ob die Begünstigten Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind.

(173) Nach ständiger Rechtsprechung gilt der Begriff des Unternehmens für jede Einheit, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung ([100]). Im Übrigen handelt es sich bei jeder Tätigkeit, die darin besteht, Waren oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten, um eine wirtschaftliche Tätigkeit ([101]).

(174) In seinem Urteil *Flughafen Leipzig-Halle* bestätigte der Gerichtshof, dass der kommerzielle Betrieb eines Flughafens und die Errichtung einer Flughafeninfrastruktur eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen ([102]). Sobald ein Flughafenbetreiber eine wirtschaftliche Tätigkeit aufnimmt, ist er unabhängig von seiner Rechtsform und der Art seiner Finanzierung ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV und gelten für ihn die Regeln des AEUV für staatliche Beihilfen ([103]).

(175) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die mit staatlichen Zuschüssen finanzierten Infrastrukturinvestitionen, die insbesondere die Verlängerung der Start- und Landebahn und Arbeiten am Flughafen umfassten, von den einzelnen Flughafenbetreibern kommerziell betrieben wurden. Die Betreiber haben somit die Nutzung dieser Infrastruktur in Rechnung gestellt.

(176) Die Finanzierung dieser Flughafeninfrastruktur sowie potenzieller Betriebsbeihilfen dient somit im Wesentlichen dazu, zur Finanzierung der von den einzelnen Betreibern ausgeübten wirtschaftlichen Tätigkeit des kommerziellen Betriebs des Flughafens beizutragen. Die Stellen, die diese Infrastruktur betreiben, sind demnach Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

8.1.1.1. Einheiten, die die wirtschaftliche Tätigkeit des Betriebs des Flughafens ausüben

(177) Im Zeitraum 2002-2006 war die IHK-Flughafen allein für die Verwaltung und den kommerziellen Betrieb des Flughafens Angoulême zuständig.

(178) Für die Zeit nach 2006 ist darauf hinzuweisen, dass zwei eigenständige juristische Einheiten eine wirtschaftliche Tätigkeit im Hinblick auf die Anwendung der Beihilfevorschriften gemeinsam ausüben können, wenn sie tatsächlich gemeinsam Waren oder Dienstleistungen auf bestimmten Märkten anbieten. Dagegen kann eine Einheit, die nicht selbst Waren oder Dienstleistungen auf einem Markt anbietet, nicht allein aufgrund des Besitzes von Beteiligungen, auch von Kontrollbeteiligungen, als Unternehmen angesehen werden, wenn mit diesem Besitz der Beteiligungen nur die Ausübung der Rechte eines Aktionärs oder Gesellschafters verbunden ist ([104]). Die Kommission stellt fest, dass der SMAC und die IHK-Flughafen den Flughafen Angoulême im Zeitraum 2007-2011 gemeinsam kommerziell betrieben haben. Denn die gewerblichen Einkünfte aus der Tätigkeit der Erbringung von Flughafendienstleistungen wurden von der IHK-Flughafen festgelegt und vereinnahmt, die auch für die operative Verwaltung des Flughafens zuständig war. Gleichzeitig war der SMAC befugt, den Flughafen auf geschäftlicher Ebene gegenüber Dritten zu verpflichten. Der SMAC war auch für die operativen und finanziellen Aspekte der kommerziellen Investitionen am

([100]) Urteile des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, C-35/96, Slg. 1998, I-3851, Randnummer 36; vom 23. April 1991, Höfner und Elser, C-41/90, Slg. 1991, I-1979, Randnummer 21, vom 16. November 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, Slg. 1995, I-4013, Randnummer 14 und vom 11. Dezember 1997, Job Centre, C-55/96, Slg. 1997, I-7119, Randnummer 21.

([101]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Juni 1987, Kommission/Italien, 118/85, Slg. 1987, 2599, Randnummer 7; Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juli 1998, Kommission/Italien, C-35/96, Slg. 1998, I-3851, Randnummer 36 und Urteil vom 12. September 2000, Pavlov u. a., C-180/98 bis C-184/98, Slg. 2000, I-06451, Randnummer 75.

([102]) Urteile vom 24. März 2011 in den verbundenen Rechtssachen T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH und Mitteldeutsche Flughafen AG/Kommission, und T-443/08, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission (Fall „Flughafen Leipzig-Halle"), Slg. 2011, II-01311, bestätigt durch den Gerichtshof in dessen Urteil vom 19. Dezember 2012, Mitteldeutsche Flughafen AG und Flughafen Leipzig-Halle/Kommission, C-288/11P, noch nicht in der Sammlung veröffentlicht, Randnummer 42 und 43; siehe auch Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000, Aéroports de Paris/Kommission, T-128/98, Slg. 2000, II-3929, bestätigt durch den Gerichtshof in dessen Urteil vom 24. Oktober 2002, Aéroports de Paris/Kommission, C-82/01P, Slg. 2002, I-9297, und Urteil des Gerichts vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, Slg. 2008, II-3643, Randnummer 88.

([103]) Siehe Urteile des Gerichtshofs vom 17. Februar 1993, Poucet/AGV und Pistre/Cancave, C-159/91 und C-160/91, Slg. 1993, 637.

([104]) Urteil des Gerichtshofs vom 10. Januar 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Slg. 2006, I-289, Randnummern 107 bis 118 und 125.

Flughafenstandort zuständig. Der SMAC beteiligte sich direkt an der Erbringung von Flughafendienstleistungen, indem er insbesondere zur kaufmännischen Geschäftsführung des Flughafens in diesem Zeitraum beitrug, beispielsweise, indem er die Verträge von 2008 schloss.

(179) Ebenso stellt die Kommission fest, dass die Übertragung der Verwaltung des Flughafens Angoulême an SNC-Lavalin vom 1. Januar 2012 an nicht mit einem Ausstieg des SMAC einherging, denn gemäß dem vertraglichen Rahmen des öffentlichen Auftrags vom 6. Juli 2011 verblieben bestimmte Verpflichtungen im betrachteten Zeitraum beim SMAC.

(180) Zum Ersten ist der SMAC allein für Investitionsentscheidungen verantwortlich. Er finanziert die damit verbundenen Ausgaben ([105]), auch wenn sie untrennbar mit der Tätigkeit des Flughafenbetriebs verbunden sind ([106]). Zum Zweiten trägt der SMAC einen wesentlichen Anteil des Betriebsrisikos, da er bis zu einer jährlichen Obergrenze die Ausgeglichenheit der Einnahmen und Ausgaben des Flughafens garantiert ([107]). Schließlich äußerte der SMAC seine Absicht, die Beihilfe für die Fluggesellschaften zur Umsetzung der Geschäftspolitik des Flughafens, die auf eine Wiederherstellung von Flugverbindungen zwischen Angoulême und den britischen Inseln ausgerichtet war, direkt zu finanzieren.

(181) Die Kommission stellt daher fest, dass der SMAC den Flughafen in der Zeit nach dem 1. Januar 2012 mitbetrieben hat.

(182) Die wirtschaftliche Tätigkeit des kommerziellen Betriebs des Flughafens Angoulême wurde demzufolge nacheinander von den drei folgenden Einheiten gewährleistet:

— im Zeitraum 2002-2006 von der IHK-Flughafen;

— im Zeitraum 2007-2011 vom SMAC und von der IHK-Flughafen gemeinsam und

— vom 1. Januar 2012 an vom SMAC und von SNC-Lavalin gemeinsam.

8.1.1.2. Ausübung der öffentlichen Gewalt

(183) Die Kommission erinnert daran, dass es sich nicht bei allen Tätigkeiten eines Flughafenbetreibers unbedingt um wirtschaftliche Tätigkeiten handelt. Keine wirtschaftlichen Tätigkeiten sind in der Regel Tätigkeiten, die mit der Ausübung hoheitlicher Befugnisse in Zusammenhang stehen.

a) Das französische System zur Finanzierung hoheitlicher Aufgaben auf nationalen Flughäfen

(184) Verschiedene Aufgaben der einzelnen Betreiber des Flughafens Angoulême in den Bereichen Sicherheit des Luftverkehrs, Gefahrenabwehr oder Umweltschutz wurden zwischen 2002 und 2012 finanziell vom Staat übernommen. Diese Finanzierungen werden im Rahmen dieses förmlichen Prüfverfahrens ebenfalls geprüft.

(185) Frankreich verwies hierzu auf das im französischen Recht festgelegte allgemeine System zur Finanzierung hoheitlicher Aufgaben auf französischen Flughäfen, das im Folgenden dargelegt wird.

(186) Dieses System beruht auf der Erhebung einer Steuer, der Flughafensteuer, und auf einer Zusatzmaßnahme. Die geschichtliche Entwicklung und die Modalitäten dieser Maßnahmen sowie der Bereich der damit finanzierten Aufgaben werden im Folgenden beschrieben.

(187) Im Jahr 1998 urteilte der Conseil d'État in seinem Urteil SCARA ([108]), dass die Aufgaben der Flughäfen im Bereich der Sicherheit und Gefahrenabwehr hoheitliche, in die Verantwortung des Staates fallende Aufgaben sind und aus diesem Grund nicht über Entgelte den Flughafennutzern belastet werden dürfen. Im Anschluss an dieses Urteil wurde mit dem Gesetz Nr. 98-1171 vom 18. Dezember 1998 über die Organisation bestimmter Luftverkehrsdienste (*Loi n° 98-1171 du 18 décembre 1998 relative à l'organisation de certains services de transport aérien*) und mit Artikel 136 des Gesetzes Nr. 98-1266 vom 30. Dezember 1998 (Haushaltsgesetz für 1999) ([109]) vom 1. Juli 1999 an die Flughafensteuer eingeführt. Es handelt sich um eine zweckgebundene Steuer in dem Sinne, dass das Steueraufkommen nur zur Finanzierung bestimmter Ausgaben verwendet werden darf, und zwar im vorliegenden Fall zur Finanzierung der Aufgaben, die Frankreich auf Flughäfen als hoheitliche Aufgaben ansieht. Mit den genannten Rechtsvorschriften wurde auch eine Zusatzmaßnahme zur Finanzierung dieser Aufgaben eingeführt. Die mit der Flughafensteuer und der Zusatzmaßnahme finanzierten Aufgaben, die Modalitäten der Flughafensteuer und die Modalitäten der Zusatzmaßnahme werden im Folgenden beschrieben.

([105]) Artikel 11 der Leistungsbeschreibung und der technischen Bedingungen.
([106]) In Fußnote 102 genanntes Urteil *Flughafen Leipzig Halle*, Randnummer 107.
([107]) Artikel 15 der Leistungsbeschreibung und der technischen Bedingungen.
([108]) Urteil des Conseil d'État vom 20. Mai 1998 „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*“ („*SCARA*“).
([109]) Jetzt kodifiziert in Artikel 1609 *quatervicies* Code général des impôts.

(188) In den französischen Rechtsvorschriften ist genau festgelegt, welche Aufgaben für die Finanzierung aus der Flughafensteuer in Frage kommen. Es handelt sich um Rettungsdienste und die Brandbekämpfung an Flugzeugen, den Schutz vor Risiken durch Wildtiere ([110]), die Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks, die Kontrolle der Passagiere und des Handgepäcks, die Kontrolle der Zugänge zum Sicherheitsbereich ([111]), Umweltkontrollmaßnahmen ([112]) sowie die automatisierte biometriegestützte Grenzkontrolle. Der Verweis auf die automatisierte biometriegestützte Grenzkontrolle wurde 2008 in das Gesetz aufgenommen. Der Umfang der für die Finanzierung aus der Flughafensteuer in Frage kommenden Aufgaben ist im Übrigen seit der Einführung dieser Maßnahme unverändert und entspricht den im Urteil SCARA genannten Aufgaben. Die Verpflichtungen der Flughafenbetreiber im Zusammenhang mit der Erfüllung dieser Aufgaben werden in verschiedenen nationalen und europäischen Rechtsvorschriften präzisiert. Im Hinblick auf die Rettungs- und Brandbekämpfungsdienste wird in diesen Texten beispielsweise genau festgelegt, welche personellen und technischen Mittel in Abhängigkeit von den Eigenschaften des Flughafens einzusetzen sind.

(189) Die Flughafensteuer ist an einem bestimmten Flughafen von jedem Luftfahrtunternehmen zu zahlen, das den Flughafen nutzt. Die Steuer bemisst sich nach der Anzahl der Fluggäste und dem Gewicht der vom Unternehmen beförderten Fracht und Post. Die Höhe der Flughafensteuer je Passagier oder Tonne Fracht oder Post wird jährlich für jeden einzelnen Flughafen anhand der voraussichtlichen Kosten für die Erfüllung der damit finanzierten Aufgaben festgelegt.

(190) Die Flughafenbetreiber erstellen jedes Jahr eine Erklärung der Kosten und des Fluggastaufkommens. Diese Erklärung enthält für das Vorjahr das festgestellte Fluggastaufkommen und die festgestellten Kosten der Sicherheitsaufgaben ([113]) sowie die Höhe der Einnahmen aus der Flughafensteuer und der Zusatzmaßnahme zur Finanzierung dieser Aufgaben. Zudem enthält diese Erklärung eine Vorausschätzung des Fluggastaufkommens, der Kosten und der Einnahmen im Zusammenhang mit den Sicherheitsaufgaben für das laufende Jahr und die beiden folgenden Jahre. Die Verwaltungsbehörden überprüfen diese Erklärungen und können dabei insbesondere auch Prüfungen vor Ort durchführen. Die Höhe der Steuer wird daraufhin mit einem interministeriellen Erlass festgelegt.

(191) Da die Höhe der Steuer anhand der Vorausschätzungen für die Kosten und das Fluggastaufkommen berechnet wird, wurde ein nachträglicher Korrekturmechanismus eingeführt, der gewährleisten soll, dass das Aufkommen aus der Flughafensteuer, gegebenenfalls erhöht um die im Rahmen der Zusatzmaßnahme gewährten Finanzierungen, die im Rahmen der betreffenden Aufgaben tatsächlich entstandenen Kosten nicht übersteigt. Die in Rede stehenden Kosten umfassen die bei der Erfüllung dieser Aufgaben entstehenden Betriebs- und Personalkosten, die entsprechenden Abschreibungen auf die im Rahmen dieser Aufgaben getätigten Investitionen sowie den Gemeinkostenanteil dieser Aufgaben ([114]). Die Betreiber müssen über die Einnahmen aus der Flughafensteuer und der Zusatzmaßnahme sowie über die durch die betreffenden Aufgaben veranlassten Kosten mehrjährige Bücher führen. Sobald ein positiver Saldo festgestellt wird, wird er in die Gesamtkostenrechnungen der Vorjahre übertragen, die einen positiven oder negativen Saldo aufweisen können. Dieser Saldo wird bei der Festsetzung der Steuerhöhe für das folgende Jahr berücksichtigt. Im Übrigen wird jeder positive Saldo zulasten des Betreibers verzinst.

(192) Bereits bei ihrer Einführung musste die Flughafensteuer als Finanzierungsmaßnahme um eine Zusatzmaßnahme ergänzt werden, denn im Gegensatz zu den Einnahmen aus der Flughafensteuer verhalten sich die Sicherheitskosten nicht proportional zum Flugverkehr. Dabei hat sich gezeigt, dass die Flughafensteuer bei Flughäfen mit geringem Fluggastaufkommen zum Ausgleich der Sicherheitskosten auf ein Maß hätte festgelegt werden müssen, das für die Nutzer schwer tragbar gewesen wäre. Für diese Flughäfen wurde daher die Regelung eingeführt, dass die Flughafensteuer auf einen geringeren als zur Kostendeckung erforderlichen Wert festgelegt werden konnte und eine Zusatzmaßnahme in Anspruch genommen werden konnte, um bei Bedarf die für die Finanzierung aus der Flughafensteuer in Frage kommenden Aufgaben zu finanzieren.

(193) Verschiedene Zusatzmaßnahmen folgten aufeinander. Zunächst setzten die französischen Behörden einen zweckgebundenen *Fonds ein, den Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien* (Interventionsfonds für Flughäfen und Luftverkehr, FIATA), der gleichzeitig mit der Flughafensteuer und mit dem genannten Gesetz Nr. 98-1266 vom 30. Dezember 1998 eingerichtet wurde. Dieser Fonds, dessen Mittel aus einem Anteil der Zivilluftfahrt-Steuer stammen, löste den *Fonds de péréquation des transports aériens* (Ausgleichsfonds für den Luftverkehr, FPTA) ab, der ursprünglich der Finanzierung von Flugverbindungen, die der regionalen Entwicklung und Raumordnung dienten, vorbehalten war. Die Finanzierung durch den FIATA deckte die gleichen Aufgaben, die auch vom FPTA finanziert worden waren, und wurde auf die durch die Flughafensteuer gedeckten Aufgaben ausgeweitet, um bei kleinen Flughäfen die Flughafensteuer aufzustocken. Die Aufgaben des FIATA waren im Wesentlichen in zwei

([110]) Das Risiko durch Wildtiere umfasst insbesondere das Vogelschlagrisiko, d. h. das Risiko von Kollisionen zwischen Flugzeugen und Vögeln, die die Sicherheit der Personen und Sachen an Bord der Flugzeuge gefährden können.

([111]) Die Erfüllung dieser Aufgabe kann beispielsweise die Aufstellung und Instandhaltung von Zäunen um den öffentlichen Bereich und den Sicherheitsbereich oder aber die Einrichtung eines Videoüberwachungssystems in der Umgebung des Sicherheitsbereichs umfassen.

([112]) Diese Aufgabe beinhaltet insbesondere Lärmschutzmaßnahmen, ggf. in Verbindung mit den Flugschneisen, sowie Kontrollen der Luft- und Gewässerqualität in der Umgebung der Flughäfen.

([113]) Verstanden als Aufgaben, die für die Finanzierung aus der Flughafensteuer in Frage kommen, gemäß der obigen Beschreibung.

([114]) Die Gemeinkosten stehen hauptsächlich im Zusammenhang mit unterstützenden Funktionen wie Personalverwaltung, Finanzangelegenheiten, Finanzkontrolle der Investitionen, Einkauf, allgemeine Datenverarbeitungssysteme, Rechtsabteilung, allgemeine Dienste, Geschäftsleitung, Buchhaltung und Controlling.

verschiedene „Teilbereiche“ unterteilt, einen Teilbereich „Flughäfen“ zur ergänzenden Deckung der Sicherheitsaufgaben auf kleinen Flughäfen und einen Teilbereich „Luftverkehr“ zur Bezuschussung von Flugverbindungen, die der regionalen Entwicklung und der Raumordnung dienten. Die Beschlüsse über die Zahlung von Zuschüssen des FIATA zur ergänzenden Finanzierung der Sicherheitsaufgaben wurden nach einer Stellungnahme des Verwaltungsausschusses des Teilbereichs „Flughäfen“ des FIATA gefasst.

(194) Im Jahr 2005 wurde der FIATA abgeschafft und die entsprechende Finanzierung zwei Jahre lang nach der gleichen Vorgehensweise, insbesondere nach Stellungnahme eines Verwaltungsausschusses, direkt vom Staatshaushalt übernommen. Vom Jahr 2008 an ersetzte der Staat diese Maßnahme durch eine Erhöhung der Flughafensteuer, was zur Folge hatte, dass die Steuer auf eine Höhe festgesetzt wurde, die bei bestimmten Flughäfen die Sicherheitskosten überstieg. Der dabei anfallende Überschuss wurde auf die kleineren Flughäfen umverteilt, um das Aufkommen der dort erhobenen Flughafensteuer aufzustocken.

(195) Wie bereits erwähnt, werden in den jährlichen Erklärungen der Flughafenbetreiber, die von den Verwaltungsbehörden überprüft werden, die voraussichtlichen und festgestellten Kosten sowie die voraussichtlichen und festgestellten Einnahmen aus der Flughafensteuer und der Zusatzmaßnahme angegeben. Gleichsam beinhalten die von den Betreibern erstellten Jahresabschlüsse, auf deren Grundlage der Saldo der tatsächlichen Kosten und Einnahmen berechnet wird, der, wenn er positiv ist, zu einer Anpassung der Steuer nach unten und zur Berechnung von Zinsen zulasten der Betreiber führt, sowohl das Aufkommen aus der Flughafensteuer als auch die im Rahmen der Zusatzmaßnahme erhaltenen Finanzierungen. Der Mechanismus der Erklärung, Prüfung und nachträglichen Korrektur, mit dem vermieden werden soll, dass die Zahlung staatlicher Mittel die tatsächlich angefallenen Kosten übersteigt, gilt somit sowohl für die Flughafensteuer als auch für die Zusatzmaßnahme.

b) Bewertung des allgemeinen Systems zur Finanzierung der den französischen Flughäfen übertragenen hoheitlichen Aufgaben

(196) In den neuen Leitlinien hat die Kommission daran erinnert, dass der Gerichtshof festgestellt hat, dass Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art gehören und im Allgemeinen nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliegen ([115]). Nach den neuen Leitlinien ([116]) werden z. B. Tätigkeiten in den Bereichen Flugsicherung, Polizei, Zoll und Brandbekämpfung, die zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen erforderlichen Tätigkeiten sowie Investitionen in die zur Durchführung dieser Tätigkeiten erforderliche Infrastruktur und Ausrüstung im Allgemeinen als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft.

(197) Im Übrigen wird in den neuen Leitlinien darauf hingewiesen, dass öffentliche Fördermittel für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten, damit sie keine staatlichen Beihilfen darstellen, auf den Ausgleich der durch sie entstehenden Kosten begrenzt sein müssen und nicht zu einer ungerechtfertigten Diskriminierung zwischen Flughäfen führen dürfen. Zu dieser zweiten Voraussetzung wird in den Leitlinien ausgeführt, dass, wenn in einer bestimmten Rechtsordnung Verkehrsflughäfen bestimmte mit dem Betrieb eines Flughafens verbundene Kosten tragen müssen, während dies bei anderen Verkehrsflughäfen nicht der Fall ist, Letzteren unabhängig von der Frage, ob diese Kosten sich auf eine Tätigkeit beziehen, die im Allgemeinen als Tätigkeit nichtwirtschaftlicher Art eingestuft wird, ein Vorteil gewährt werden könnte ([117]).

(198) Die nach dem in Kapitel 8.1.1.2 beschriebenen allgemeinen System zur Finanzierung hoheitlicher Aufgaben auf französischen Flughäfen finanzierten Tätigkeiten gehören zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen ([118]), zu polizeilichen Aufgaben ([119]), zur Rettung und Brandbekämpfung bei Flugzeugen ([120]), zur Sicherheit des Flugverkehrs ([121]) und zum Umwelt- und Naturschutz ([122]). Diese Tätigkeiten können zu Recht als in den Verantwortungsbereich des Staates in Ausübung seiner hoheitlichen Befugnisse fallend betrachtet werden. Die Kommission stellt daher fest, dass Frankreich diese Aufgaben im Hinblick auf das Beihilferecht zu Recht als „hoheitliche“ und somit nicht wirtschaftliche Aufgaben angesehen hat.

(199) Daraus folgt, dass Frankreich eine staatliche Finanzierung vorsehen kann, die zum Ausgleich der Kosten dient, welche den Flughafenbetreibern bei der Erfüllung dieser Aufgaben entstehen, sofern diese Aufgaben nach französischem Recht unterschiedslos allen Flughäfen obliegen und sofern diese Finanzierung weder zu einer Überkompensation noch zu einer Diskriminierung zwischen Flughäfen führt.

([115]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Juni 1987, Kommission/Italien, C-118/85, Slg. 1987, 02599, Randnummern 7 und 8, und Urteil des Gerichtshofs vom 4. Mai 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, Slg. 1988, I-2479, Randnummer 18.

([116]) Randnummer 35.

([117]) Randnummern 36 und 37.

([118]) Die Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks, die Kontrolle der Passagiere und des Handgepäcks und die Kontrolle der Zugänge zum Sicherheitsbereich fallen in diese Kategorie.

([119]) Die automatisierte biometriegestützte Grenzkontrolle fällt in diese Kategorie.

([120]) Wie oben angegeben, werden diese drei Kategorien in den neuen Leitlinien ausdrücklich als Beispiele für nicht wirtschaftliche Tätigkeiten genannt.

([121]) Die Abwehr von Risiken durch Wildtiere fällt in diese Kategorie.

([122]) Die Umweltkontrollmaßnahmen fallen in diese Kategorie.

(200) Nun ist zum einen festzustellen, dass das beschriebene System sowohl im Hinblick auf den Aufgabenbereich, der zu einem Ausgleich führen kann, als auch hinsichtlich der Finanzierungsmaßnahmen für alle französischen Verkehrsflughäfen gilt. Die Voraussetzung der Diskriminierungsfreiheit ist damit erfüllt. Nach französischem Recht werden zwar die hoheitlichen Aufgaben auf die Flughäfen übertragen, nicht jedoch deren Finanzierung, die weiterhin vom Staat übernommen wird. Durch den Ausgleich der mit diesen Aufgaben verbundenen Kosten aus staatlichen Mitteln werden die Flughafenbetreiber somit nicht von Kosten entlastet, die sie normalerweise bestreiten müssten.

(201) Zum anderen geht aus der Beschreibung in Kapitel 8.1.1.2 hervor, dass das in den französischen Rechtsvorschriften vorgesehene System auf konsequenten Mechanismen zur Kostenkontrolle im Vorhinein und im Nachhinein beruht, mit denen sichergestellt wird, dass die Flughafenbetreiber im Wege der Flughafensteuer und der Ergänzungsmaßnahme nur die zur Deckung der Kosten unbedingt erforderlichen Beträge erhalten.

(202) Bei den Finanzierungen, die die französischen Flughafenbetreiber, zu denen auch die des Flughafens Angoulême gehören, in Anwendung dieses Systems erhalten, handelt es sich demzufolge nicht um staatliche Beihilfen.

8.1.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

8.1.2.1. Einsatz staatlicher Mittel

(203) In Anwendung des mit dem Vertrag von 2002 und anschließend mit dem Untervertrag von 2009 festgelegten Rechtsrahmens haben mehrere Gebietskörperschaften und andere staatliche Behörden den einzelnen Betreibern des Flughafens Zuschüsse gewährt. Bei diesen Stellen handelt es sich um CG16, COMAGA, CCBC, den SMAC und die IHK von Angoulême.

(204) Um zu bestimmen, ob es sich bei den Mitteln der IHK von Angoulême um staatliche Mittel handelt, stellt die Kommission fest, dass eine öffentliche Verwaltungseinrichtung („établissement public à caractère administratif") eine eigenständige Verwaltungseinheit ist, die einer strengen Kontrolle durch die Zentralverwaltung des französischen Staates unterliegt ([123]). Zudem fließen in den der Gesamthaushalt der IHK Steuereinnahmen, die von den im Handelsregister eingetragenen Unternehmen erhoben werden. Die Kommission stellt daher fest, dass die Mittel der IHK von Angoulême staatliche Mittel sind.

(205) Im Übrigen sind die Mittel der Gebietskörperschaften im Hinblick auf die Anwendung des Artikels 107 Absatz 1 AEUV staatliche Mittel ([124]). Bei den Mitgliedern des SMAC, die sich vertraglich verpflichtet haben, aus ihren eigenen Mitteln Zahlungen an den SMAC zu leisten, handelt es sich nun aber um Industrie- und Handelskammern, um eine Gebietskörperschaft ([125]) oder um öffentliche Einrichtungen, die wiederum aus Gebietskörperschaften bestehen. Die Kommission stellt daher fest, dass die Mittel des SMAC staatliche Mittel sind.

8.1.2.2. Zurechenbarkeit der Maßnahmen zum Staat

(206) Nach Auffassung der Kommission müssen Beschlüsse von Einrichtungen des öffentlichen Rechts über die Gewährung von Zuschüssen dem Staat zu gerechnet werden ([126]).

(207) Im Übrigen stellt die Kommission fest, dass der SMAC eine öffentliche Einrichtung ist, die zwar keine Angestellten hat, aber administrativ in die Gebietskörperschaften integriert ist, aus denen er sich direkt oder indirekt zusammensetzt. Zudem werden seine Haushaltsbeschlüsse, die für seine Mitglieder bindend sind, von einem aus Mitgliedervertretern bestehenden Ausschuss gefasst. Ausgehend von diesen Sachverhaltsmerkmalen stellt die Kommission fest, dass die Beschlüsse des SMAC bezüglich der Flughafentätigkeit dem Staat zuzurechnen sind.

([123]) In Frankreich sind die Industrie- und Handelskammern öffentliche Verwaltungseinrichtungen. Eine Industrie- und Handelskammer vertritt die Interessen der ihrem Bezirk angehörenden Handels-, Industrie- und Dienstleistungsbetriebe. Die Aufgaben und Befugnisse der Industrie- und Handelskammern sind gesetzlich festgelegt, und sie unterliegen über den Minister für Finanzen und Ausrüstung und den Minister für Raumplanung und -verwaltung für deren jeweilige Zuständigkeitsbereiche der Verwaltungs- und Finanzaufsicht des Staates. „*Die Aufsicht über die regionalen und die territorialen Industrie- und Handelskammern führt der Präfekt der Region, der vom Verantwortlichen der Region für die Staatsfinanzen unterstützt wird*" (Art. R 712-2 Code de Commerce). Die Aufsichtsbehörde besitzt ein Auskunftsrecht. Bestimmte Rechtshandlungen müssen an sie übermittelt werden. Die Rechtshandlungen dürfen nur vollzogen werden, wenn sie der Aufsichtsbehörde übermittelt wurden. An der Spitze der Industrie- und Handelskammern steht eine Versammlung, die unter den Vertretern der Unternehmen ihres Bezirks gewählt wird.

([124]) Urteil des Gerichts vom 12. Mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 und T-279/08, Slg. 2011, II-01999, Randnummer 108.

([125]) Es handelt sich um CG16.

([126]) Siehe insbesondere Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, 482/99, Slg. 2002, I-4397, Randnummern 52 bis 56.

(208) Was die von der IHK von Angoulême ergriffenen Maßnahmen anbelangt, merkt die Kommission zunächst an, dass die IHK öffentliche Verwaltungseinrichtungen sind und somit dem öffentlichen Recht unterliegen. Die Kommission betont auch, dass die Industrie- und Handelskammern im französischen Recht als „Mittelbau des Staates" („corps intermédiaires de l'État") bezeichnet werden und ihnen die Aufgabe übertragen wird, zur wirtschaftlichen Entwicklung, zur Attraktivität und zur Raumordnung sowie zur Unterstützung der Unternehmen und ihrer Verbände beizutragen ([127]). Die Aufgabe des Flughafenbetriebs, mit der die Industrie- und Handelskammern betraut sind, ergibt sich somit aus der Rolle der IHK, die lokale und regionale Entwicklung zu unterstützen, obgleich der Betrieb eines Flughafens an sich eine wirtschaftliche Tätigkeit ist ([128]).

(209) Die Kommission betont ferner, dass die Industrie- und Handelskammern gemäß Artikel R712-2 ff. Code de commerce der Aufsicht durch Vertreter des Staats unterliegen. Dabei hat die Aufsichtsbehörde Zugang zu allen Sitzungen der Hauptversammlungen der IHK und kann Punkte auf die Tagesordnung dieser Gremien setzen lassen. Vor allem jedoch sind Beschlüsse über Haushaltsansätze sowie über berichtigte und vollzogene Haushaltspläne erst vollstreckbar, wenn sie — selbst stillschweigend — von der Aufsichtsbehörde genehmigt wurden. Im vorliegenden Fall sahen diese Haushaltspläne nun aber die in den Erwägungsgründen 28 und 29 dieses Beschlusses genannten Transferzahlungen an die Betreiber des Flughafens, zu denen auch die IHK-Flughafen ([129]) zählt, vor ([130]).

(210) Angesichts dieser Sachverhaltsmerkmale gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die IHK von Angoulême und damit auch die IHK-Flughafen Teil der staatlichen Verwaltung sind ([131]) und dass die von ihr ergriffenen Maßnahmen zugunsten der Betreiber des Flughafens Angoulême zwangsläufig dem Staat zuzurechnen sind.

8.1.3. *Selektiver Vorteil für die Betreiber des Flughafens*

(211) Bei der Würdigung, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe für ein Unternehmen darstellt, muss festgestellt werden, ob dem betreffenden Unternehmen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde, der es von Kosten entlastet hat, die es normalerweise aus Eigenmitteln hätte bestreiten müssen, oder ob ihm ein Vorteil verschafft wurde, den es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte ([132]).

(212) Im vorliegenden Fall vertreten die französischen Behörden die Auffassung, dass der Flughafen von Angoulême in seiner Gesamtheit als DAWI eingestuft werden kann. Diese Einstufung hänge mit der Funktion des Flughafens für die Raumordnung und die regionale wirtschaftliche und soziale Entwicklung zusammen. Die ihm gewährten Finanzierungen dürften daher im Sinne der Rechtsprechung *Altmark* nicht als staatliche Beihilfen betrachtet werden, weil sie ihm keinen tatsächlichen Vorteil verschafft hätten.

(213) Da die französischen Behörden behaupten, dass den Betreibern des Flughafens Angoulême mit den gewährten Zuschüssen in Anwendung der genannten Rechtsprechung *Altmark* kein selektiver Vorteil verschafft worden sei, muss die Kommission prüfen, ob die in diesem Urteil aufgestellten Voraussetzungen im vorliegenden Fall erfüllt sind. In diesem Urteil entschied der Gerichtshof, dass Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen keine Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen, wenn die folgenden vier Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:

— das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein (erste Voraussetzung);

— die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, müssen zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden sein (zweite Voraussetzung);

([127]) Artikel L 710-1 Code de commerce lautet: „*Die dem Département angehörenden Einrichtungen oder Kammern des Netzwerks der Industrie- und Handelskammern haben in ihrer Eigenschaft als Mittelbau des Staates jeweils die Aufgabe, die Interessen der Industrie, des Handels und des Dienstleistungsbereichs gegenüber staatlichen Behörden oder ausländischen Behörden wahrzunehmen. … Das Netzwerk und darin jede dem Département angehörende Einrichtung oder Kammer tragen zur wirtschaftlichen Entwicklung, zur Attraktivität und zur Raumordnung sowie zur Unterstützung der Unternehmen und ihrer Verbände bei, indem sie unter den per Dekret festgelegten Bedingungen öffentliche Aufgaben und Gemeinwohlaufgaben, die zur Erfüllung dieser Aufgaben erforderlich sind, wahrnehmen.*"

([128]) Vorgenannter Artikel L 710-1: „*Zu diesem Zweck kann jede dem Département angehörende Einrichtung oder Kammer gegebenenfalls fachspezifische Strukturen errichten, die auf sie anwendbar sind: … 5. Eine Aufgabe der Gründung und Verwaltung von Ausrüstungen, insbesondere Hafen- und Flughafenausrüstungen.*"

([129]) Die Kommission betont, dass im Hinblick auf die Anwendung der beihilferechtlichen Vorschriften nicht zwischen der IHK von Angoulême und ihrer Flughafensparte namens IHK-Flughafen, die sich speziell mit dem Betrieb des Flughafens befasst, unterschieden werden muss, da die den Flughafen Angoulême verwaltende Sparte keine eigene, von der IHK von Angoulême verschiedene Rechtspersönlichkeit besitzt, sondern lediglich eine Untergliederung im Spartensystem der IHK von Angoulême ist und außer im Zusammenhang mit dem Tagesgeschäft des Flughafens über keine Entscheidungsautonomie verfügt. Im Übrigen haben weder Frankreich noch die Beteiligten behauptet, dass die im Rahmen dieses förmlichen Prüfverfahrens untersuchten Maßnahmen ausschließlich dieser Sparte zuzurechnen seien.

([130]) Siehe insbesondere Urteil des Gerichtshofs vom 2. Februar 1988, Van der Kooy/Kommission, C-68/85, C-68/85 und C-70/85, Slg. 1988, 219, Randnummer 37.

([131]) Siehe Beschluss der Kommission, Staatliche Beihilfe N563/05, Frankreich — Beihilfe für Ryanair für den Luftverkehrsdienst zwischen Toulon und London (ABl. C 204 vom 26.8.2006, S. 4).

([132]) Siehe insbesondere Urteil des Gerichtshofs vom 14. Februar 1990, Frankreich/Kommission, C-301/87, Slg. 1990, I-307, Randnummer 41.

— der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken (dritte Voraussetzung), und

— wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut ist, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt ist, muss die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt worden sein, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind (vierte Voraussetzung).

(214) In ihrer Mitteilung über die Anwendung der Beihilfevorschriften auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von DAWI ([133]) (im Folgenden „DAWI-Mitteilung") gab die Kommission Erläuterungen zu den Anforderungen an Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. In dieser Mitteilung werden zunächst die einzelnen, mit dem Urteil *Altmark* aufgestellten Voraussetzungen behandelt, d. h. der Begriff der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne des Artikels 106 AEUV, das Erfordernis einer Betrauung, die Verpflichtung zur Festlegung von Parametern für Ausgleichsleistungen, die Grundsätze für die Vermeidung einer Überkompensation und die Grundsätze für die Auswahl des Dienstleistungserbringers.

(215) Da die im Urteil *Altmark* aufgestellten Voraussetzungen kumulativ sind, hat die Nichterfüllung einer einzigen dieser Voraussetzungen zur Folge, dass die geprüften Maßnahmen als staatliche Beihilfen im Sinne des Unionsrechts eingestuft werden. Ausgehend davon und angesichts der geprüften Maßnahmen hält die Kommission es für zweckmäßig und ausreichend, für alle betrachteten Zeiträume die erste und die vierte Voraussetzung des Urteils *Altmark* zu prüfen.

8.1.3.1. Definition der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (erste Voraussetzung)

a) Rahmen der Prüfung

(216) Die erste im Urteil *Altmark* aufgestellte Voraussetzung betrifft die Definition der DAWI. Diese Anforderung entspricht der des Artikels 106 Absatz 2 AEUV ([134]), aus dem hervorgeht, dass es sich bei Unternehmen, die eine DAWI übernehmen, um Unternehmen handelt, denen eine „besondere Aufgabe" übertragen wurde ([135]). Im Allgemeinen umfasst die Betrauung mit einer „besonderen Dienstleistungsaufgabe" die Erbringung einer Dienstleistung, die ein Unternehmen, wenn es im eigenen gewerblichen Interesse handelt, nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen übernommen hätte ([136]). Da die Dienstleistung im Interesse der Allgemeinheit erbracht wird, können die Mitgliedstaaten der Union besondere Bedingungen für solche Dienstleistungen festlegen.

(217) Die Kommission vertritt jedoch die Auffassung, dass es nicht zweckmäßig wäre, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen an eine Dienstleistung zu knüpfen, die bereits von im Einklang mit den Marktregeln handelnden Unternehmen zu normalen Marktbedingungen, die sich z. B. im Hinblick auf den Preis, objektive Qualitätsmerkmale, Kontinuität und den Zugang zu der Dienstleistung mit dem vom Staat definierten öffentlichen Interesse decken, zufriedenstellend erbracht wird oder erbracht werden kann. In Bezug auf die Frage, ob eine Dienstleistung vom Markt erbracht werden kann, ist darauf hinzuweisen, dass sich die Zuständigkeit der Kommission im Bereich der Definition einer DAWI darauf beschränkt zu prüfen, ob dem betreffenden Mitgliedstaat bei der Einstufung einer Dienstleistung als DAWI ein offensichtlicher Fehler unterlaufen ist ([137]).

(218) Gelten besondere EU-Vorschriften, so unterliegt der Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten diesen Vorschriften, wobei die Verpflichtung der Kommission, zu prüfen, ob die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für die Zwecke der Beihilfenkontrolle ordnungsgemäß definiert wurde, davon unberührt bleibt ([138]).

(219) Die Kommission schließt nicht von Vornherein aus, dass der Betrieb eines Flughafens in seiner Gesamtheit als DAWI angesehen werden kann. Nach den neuen Leitlinien ist eine solche Einstufung in wohlbegründeten Fällen möglich ([139]), beispielsweise, wenn eine Region ohne den Flughafen in einem Maß von der übrigen Union abgeschnitten wäre, das seine soziale und wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigen würde. Bei einer solchen Würdigung, ob tatsächlich eine DAWI vorliegt, müssen jedoch andere Verkehrsträger wie beispielsweise

([133]) Mitteilung der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4).
([134]) Urteil des Gerichts vom 12. Februar 2008, BUPA/Kommission, T-289/03, Slg. 2008, II-81, Randnummern 171 und 224.
([135]) Siehe insbesondere das Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1974, BRT/SABAM, 127/73, Slg. 1974, 313.
([136]) Siehe genannte DAWI-Mitteilung von 2011, Randnummern 46 bis 47.
([137]) Siehe genannte DAWI-Mitteilung, Randnummer 47.
([138]) Siehe genannte DAWI-Mitteilung, Randnummer 46.
([139]) Siehe Randnummern 69 bis 73 der neuen Leitlinien.

Bahnverbindungen oder Fährverbindungen über das Meer berücksichtigt werden. In einem solchen Fall kann ein Staat einem Flughafen die Gemeinwohlverpflichtung auferlegen zu gewährleisten, dass er für den gewerblichen Verkehr geöffnet bleibt.

(220) Die Kommission erinnert daran, dass die Einstufung als DAWI voraussetzt, dass das vom Staat verfolgte Ziel von allgemeinem Interesse über die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV hinausgehen muss. So hat der Gerichtshof festgestellt, dass es sich bei DAWI um Dienstleistungen handelt, die im Vergleich zu anderen Tätigkeiten des Wirtschaftslebens besondere Merkmale aufweisen ([140]), und dass es sich bei Unternehmen, die eine DAWI übernehmen, um Unternehmen handelt, denen eine „besondere Aufgabe" übertragen wurde ([141]). Die Kommission vertritt allgemein die Auffassung, dass die Einstufung der von einem Flughafenbetreiber wahrgenommenen Aufgaben als DAWI nur dann gerechtfertigt ist, wenn die von dem Flughafen bediente Region oder ein Teil davon in einem Maß von der übrigen Union abgeschnitten wäre, das seine soziale und wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigen würde.

(221) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die Ansicht, dass Aufgaben des Flughafenbetreibers, die darin bestehen, präzise gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sicherzustellen, beispielsweise im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit und der Zugänglichkeit der Infrastruktur, als DAWI betrachtet werden könnten. Dagegen kann die Entwicklung des Flughafens, insbesondere für gewerbliche Flüge — unabhängig vom Vorliegen von Flugverbindungen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen — nicht als Dienstleistung von allgemeinem Interesse angesehen werden.

(222) Hierzu stellt die Kommission zum einen fest, dass die zum Flughafen Angoulême nächstgelegenen Flughäfen, die von Linienfluggesellschaften angeflogen werden, mehr als eineinhalb Stunden Fahrzeit mit dem Auto entfernt sind ([142]). Zum anderen ist Angoulême, obwohl es zentral im Westen des kontinentalen Frankreichs liegt, nicht an das Autobahn- und Hochgeschwindigkeitsbahnnetz angebunden, über das der Osten Frankreichs verfügt. Von Relevanz im Hinblick hierauf ist die Feststellung, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen den Flughäfen Angoulême und Lyon während eines Teils des geprüften Zeitraums nach geltendem europäischem Recht ([143]) auferlegt wurden. Diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sollten insbesondere einen ausreichenden Linienflugverkehr von und nach Angoulême sicherstellen ([144]).

(223) Im Übrigen weist die Kommission darauf hin, dass das durchschnittliche Fluggastaufkommen des Flughafens Angoulême in den betrachteten Zeiträumen rückläufig war und deutlich unter 200 000 Fluggästen pro Jahr geblieben ist ([145]) und dass die Gewinn- und Verlustrechnung dieses Flughafens, wie aus Erwägungsgrund 17 hervorgeht, strukturell defizitär ist.

(224) In Anbetracht der spezifischen Merkmale des Flughafens Angoulême kann davon ausgegangen werden, dass ein im eigenen gewerblichen Interesse handelndes Unternehmen den Betrieb dieses Flughafens nicht oder zumindest nicht zu normalen kaufmännischen Bedingungen übernehmen würde.

(225) Angesichts der geografischen Lage von Angoulême in Bezug auf das Verkehrsnetz der Stadt, des Fehlens nahegelegener Flughäfen, die eine angemessene Alternative für die Fluggäste darstellen könnten, des äußerst geringen Fluggastaufkommens und des strukturell defizitären Charakters des Flughafens stellt die Kommission fest, dass Frankreich keinen offenkundigen Ermessensfehler begangen hat, als es die Aufgaben der Betreiber des Flughafens Angoulême, die rein mit der Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit und der Zugänglichkeit der Infrastruktur zusammenhängen, als DAWI eingestuft hat. Die kommerzielle Entwicklung eines Flughafens durch die Einrichtung neuer Flugverbindungen oder die Ausweitung der nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten erfüllt dagegen die Voraussetzung des allgemeinen Interesses, das die Einstufung als DAWI rechtfertigt, nicht. Die Kommission vertritt insbesondere die Auffassung, dass sich der Ausgleich der durch die Erbringung einer DAWI bedingten Nettokosten durch den Staat nicht auf die wirtschaftlichen Anreize für einen Flughafenbetreiber auswirken darf, Geschäftsbeziehungen zu Fluggesellschaften zu knüpfen.

(226) Angesichts dieser Erwägungen muss die Kommission demnach für jeden in Rede stehenden Betriebszeitraum prüfen, welche Tätigkeiten der Betreiber des Flughafens Angoulême unter eine DAWI fallen können und welche nicht.

([140]) Urteil des Gerichtshofs vom 10. Dezember 1991, Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90, Slg. 1991, I-5889, Randnummer 27; Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juli 1997, GT-Link, C-242/95, Slg. 1997, I-4449, Randnummer 53, und Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, Corsica Ferries, C-266/96, Slg. 1998, I-3949, Randnummer 45.

([141]) Siehe insbesondere das bereits genannte Urteil des Gerichtshofs *BRT/SABAM*.

([142]) Siehe Tabelle 1 in Erwägungsgrund 14 dieses Beschlusses.

([143]) Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8), seitdem ersetzt durch die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

([144]) Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der genannten Verordnung (EWG) Nr. 2408/92.

([145]) Siehe Tabelle 2 oben.

b) Umfang der DAWI

(227) Im Zeitraum 2002-2006, als der Flughafen von der IHK-Flughafen betrieben wurde, wurde der Vertrag von 2002 geschlossen, um die Erfüllung der öffentlichen Aufgaben im Zusammenhang mit den Flughafendienstleistungen und der Kontinuität der öffentlichen Aufgaben zu sicherzustellen ([146]). Darüber hinaus sollte der Vertrag die Entwicklung des Flughafens ermöglichen. In der Präambel zu diesem Vertrag heißt es, dass die Unterzeichner *„beschlossen haben, ihre Kräfte zu bündeln, um die Entwicklungs-, Ausbau- und Betriebspolitik des Flughafens Angoulême festzulegen und zu finanzieren*".

(228) Angesichts der Ausführungen in den Erwägungsgründen 221 bis 226 vertritt die Kommission die Auffassung, dass die im Konzessionsvertrag und in der zugehörigen Leistungsbeschreibung beschriebenen Betreiberaufgaben in Verbindung mit der Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit und der Zugänglichkeit der Infrastruktur als Aufgaben von allgemeinem Interesse angesehen werden können und dass bei der Einstufung dieser Aufgaben als DAWI kein offenkundiger Ermessensfehler vorliegt.

(229) Das Ziel der kommerziellen Entwicklung eines Flughafens durch die Einrichtung neuer Flugverbindungen oder die Ausweitung der nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten erfüllt dagegen die Voraussetzung des allgemeinen Interesses, das die Einstufung als DAWI rechtfertigt, nicht. Es kann nicht mit dem von den französischen Behörden angeführten Ziel der regionalen Entwicklung begründet werden.

(230) Allerdings ist festzustellen, dass faktisch die einzigen tatsächlich geleisteten Ausgleichszahlungen nicht auf Kosten für die Einrichtung neuer Strecken, auf dem Abschluss von Verträgen mit neuen Fluggesellschaften oder auf der Ausweitung der nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten beruhten, sondern nur auf Tätigkeiten, die als DAWI eingestuft werden können.

(231) Für den Zeitraum 2007-2011, als der Flughafen vom SMAC und von der IHK-Flughafen gemeinsam betrieben wurde, ist zum einen festzustellen, dass dem SMAC in seiner Satzung vom 21. Dezember 2006 die Aufgaben des Ausbaus, der Ausrüstung, der Unterhaltung, der Verwaltung und des Betriebs des Flughafens Angoulême übertragen wurden. Zum anderen wurde mit dem am 22. Januar 2009 zwischen dem SMAC und der IHK von Angoulême geschlossenen Untervertrag über die Verwaltung die Zuständigkeit für Investitionen im Rahmen des Flughafenbetriebs von der IHK-Flughafen auf den SMAC übertragen. Die übrigen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens obliegen gemäß dem Untervertrag über die Verwaltung der IHK-Flughafen.

(232) Gemäß der Satzung des SMAC besteht sein Zweck darin, für die Flughäfen Angoulême und Cognac *„die Entwicklung des gewerblichen Passagier- und Frachtverkehrs, der Geschäfts-, Privat- oder Urlaubsflüge, der Ausbildungstätigkeiten sowie aller damit verbundenen und diesem Zweck dienlichen Tätigkeiten sicherzustellen*".

(233) Wie oben in Erwägungsgrund 225 angegeben, können nun aber nur die mit der Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit und der Zugänglichkeit der Infrastruktur verbundenen Betreiberaufgaben als Aufgaben von allgemeinem Interesse betrachtet werden, und nur für diese Aufgaben kann die Einstufung als DAWI als nicht mit einem offenkundigen Ermessensfehler behaftet angesehen werden.

(234) Gemäß den Ausführungen in Erwägungsgrund 225 kann die Entwicklung der gewerblichen Flüge dagegen nicht als DAWI eingestuft werden, auch nicht, wenn damit die Förderung der regionalen Entwicklung bezweckt wird. Allerdings ist festzustellen, dass lediglich die Geschäftsbeziehung zu Ryanair Kosten verursacht hat, die vom SMAC und von der IHK-Flughafen übernommen wurden und speziell mit der Entwicklung neuer Verkehrsdienste zusammenhingen. Da der SMAC und die IHK-Flughafen die wirtschaftliche Tätigkeit des Flughafenbetreibers gegenüber Ryanair gemeinsam ausgeübt haben, muss der Ausgleich der durch die Verträge von 2008 veranlassten zusätzlichen Kosten durch den SMAC im Rahmen der Prüfung etwaiger, in diesen Verträgen enthaltener Beihilfeelemente analysiert werden.

(235) Der Beschluss des SMAC vom 23. Juni 2001 sieht vor, dass außervertragliche Zahlungen zur Sicherstellung der kommerziellen Entwicklung des Flughafens vom SMAC direkt an die Fluggesellschaften geleistet werden. Finanzielle Maßnahmen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Verkehrsdienste entsprechen, können demnach nicht als DAWI betrachtet werden und müssen im Rahmen der Würdigung der an Ryanair gezahlten Beihilfen geprüft werden ([147]).

([146]) Diese Verpflichtungen werden in den Artikeln 20 und 21 der Leistungsbeschreibung zur Konzession von 2002 erwähnt.
([147]) Siehe Kapitel 9 dieses Beschlusses.

(236) Schließlich geht aus der Leistungsbeschreibung und den technischen Bedingungen für den Zeitraum nach dem 1. Januar 2012, in dem der Flughafen vom SMAC und von SNC-Lavalin gemeinsam betrieben wurde, nicht nur eine Aufgabe im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit und der Zugänglichkeit der Infrastruktur hervor, sondern auch eine Aufgabe der Werbung für den Flughafen und der Entwicklung seiner Tätigkeit. So heißt es in Artikel 9 der Leistungsbeschreibung und der technischen Bedingungen: „*Der Betreiber ist verpflichtet, im Interesse der Wirtschaft und des lokalen Fremdenverkehrs alle Möglichkeiten zur Entwicklung des Flughafens und des Fremdenverkehrs am Flughafen zu untersuchen*“. Aus der gleichen Bestimmung geht hervor, dass der Betreiber „*zu diesem Zweck die Werbung für den Flughafen bei den derzeitigen und potenziellen Nutzern und den Akteuren der gewerblichen und geschäftlichen Luftfahrt, den Unternehmen der Tourismusbranche, den Luftfracht-, Ausbildungs- und Flugzeugwartungsunternehmen sowie bei allen Unternehmen, die eine mit der Flughafentätigkeit zusammenhängende oder diese ergänzende Tätigkeit ausüben, sicherstellt*“.

(237) Aus dem Bericht, der vom SMAC an die Vergabekommission gesandt wurde, geht hervor, dass der von SNC-Lavalin im Rahmen des proaktiven Szenarios vorgelegte Entwicklungsplan ausschlaggebend für die Auswahl dieses Angebots war. Zudem geht aus dem Vergabebeschluss und den in der Verpflichtungserklärung vorgesehenen Vergütungen hervor, dass der Betreiber zu jenem Zeitpunkt in Betracht zog, den Passagierflugverkehr von England und Irland aus mit einer Billigfluggesellschaft wieder aufzubauen. In der aufgestellten Planung ist von einer schrittweisen Einrichtung von drei Strecken über sechs Jahre mit einer zusätzlichen Strecke alle zwei Jahre die Rede.

(238) Wie in Erwägungsgrund 225 angegeben, können allerdings nur die mit der Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit und der Zugänglichkeit der Infrastruktur verbundenen Betreiberaufgaben als Aufgaben von allgemeinem Interesse betrachtet werden, und nur für diese Aufgaben kann die Einstufung als DAWI als nicht mit einem offenkundigen Ermessensfehler behaftet angesehen werden.

(239) Die Entwicklung gewerblicher Flüge kann dagegen gemäß den Ausführungen in Erwägungsgrund 225 nicht als DAWI eingestuft werden, auch nicht, wenn damit die Förderung der regionalen Entwicklung bezweckt wird. Die finanziellen Maßnahmen, die diesen Tätigkeiten entsprechen, können daher nicht als Maßnahmen zur Finanzierung einer DAWI angesehen werden.

(240) Allerdings ist festzustellen, dass die einzigen Ausgleichszahlungen, die der Flughafenbetreiber seit Jahr Januar 2012 tatsächlich erhalten hat, nicht auf den durch die Entwicklung gewerblicher Flüge verursachten Kosten beruhen. Die französischen Behörden haben sich verpflichtet, der Kommission alle etwaigen Unterstützungsmaßnahmen mitzuteilen, die Luftverkehrsgesellschaften in Zukunft vom SMAC oder von dessen Mitgliedern für den Betrieb von Flugverbindungen vom Flughafen Angoulême aus gewährt werden sollten.

c) Vorliegen einer Betrauung

(241) Bei den Aufgaben, die von den französischen Behörden rechtmäßig als DAWI eingestuft werden konnten, muss sich die Kommission vergewissern, dass der oder die Betreiber des Flughafens Angoulême für jeden der betrachteten Zeiträume tatsächlich mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut wurde bzw. wurden. Dabei muss der öffentliche Dienstleistungsauftrag dem Unternehmen mit einem oder mehreren Betrauungsakten vergeben werden, die abhängig von der Gesetzgebung des Mitgliedstaats die Form eines legislativen oder regulatorischen Instruments oder eines Vertrags haben können. Gemäß der in der DAWI-Mitteilung kodifizierten Praxis der Kommission muss in dem Akt bzw. den Akten zumindest Folgendes festgelegt werden ([148]):

— Gegenstand und Dauer der Verpflichtungen zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen;

— das Unternehmen und gegebenenfalls das betreffende Gebiet;

— die Art etwaiger dem Unternehmen durch die betreffende Behörde gewährter ausschließlicher oder besonderer Rechte;

— die Parameter für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen und

— Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung einer etwaigen Überkompensation.

i) Zeitraum 2002-2006

(242) Für den Zeitraum 2002-2006 wurde die Konzession für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb des Flughafens der IHK von Angoulême mit einem Ministerialerlass übertragen. Die für diese Konzession geltenden Bedingungen wurden mit der Konzessionsvereinbarung festgelegt, die zwischen dem für die Zivilluftfahrt zuständigen Ministerium und der IHK-Flughafen für eine Laufzeit von fünf Jahren geschlossen wurde. Einige Zuschüsse der IHK und

([148]) Siehe genannte DAWI-Mitteilung, Randnummer 52.

Zuwendungen der Gebietskörperschaften an die IHK-Flughafen ([149]) wurden darüber hinaus auf der Grundlage des Vertrags von 2002 gewährt. Schließlich kann durch das Verfahren zur Aufstellung des Haushaltsplans für den Flughafen, das im Rundschreiben Nr. 111 vom 30. März 1992 zur Festlegung der für die IHK von Angoulême geltenden Haushalts-, Rechnungslegungs- und Finanzierungsvorschriften festgelegt ist, garantiert werden, dass die in Rede stehenden Beträge tatsächlich Ausgleichsleistungen sind und jede Überkompensation vermieden wird. Im Hinblick hierauf ist festzustellen, dass auch Mechanismen zur Kontrolle des Nichtvorliegens von Überkompensation vorgesehen sind ([150]). Im Übrigen wurden die Kostenrechnungen und Haushaltspläne des Flughafens bis zum 31. Dezember 2006 auch an das Amt für Zivilluftfahrt gesandt, das beauftragt war, der Aufsichtsbehörde der IHK von Angoulême eine Stellungnahme zu übermitteln, bevor die Kostenrechnungen und Haushaltspläne genehmigt wurden, da der Staat Konzessionsgeber für den Flughafen war.

(243) Die Kommission stellt daher fest, dass die Aufgabe des Flughafenbetriebs der IHK von Angoulême mit einem Akt übertragen wurde, der die im Urteil *Altmark* aufgestellten Voraussetzungen erfüllt.

ii) Zeitraum 2007-2011

(244) Für diesen Zeitraum wurden die öffentlichen Aufgaben den Betreibern mit einer Reihe von Akten übertragen. Zum einen werden dem SMAC in seiner Satzung vom 21. Dezember 2006 die Aufgaben des Ausbaus, der Ausrüstung, der Instandhaltung, der Verwaltung und des Betriebs des Flughafens Angoulême übertragen. Die Satzung sieht auch vor, dass die Aufwendungen des SMAC automatisch in die Haushalte seiner Mitglieder aufgenommen werden ([151]). Zum anderen wurde mit dem am 22. Januar 2009 zwischen dem SMAC und der IHK von Angoulême geschlossenen Untervertrag über die Verwaltung die Zuständigkeit für die im Rahmen des Flughafenbetriebs getätigten Investitionen für einen Zeitraum von drei Jahren auf den SMAC übertragen. Die übrigen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens obliegen gemäß dem Untervertrag über die Verwaltung der IHK-Flughafen.

(245) Schließlich gewährleistet das Verfahren zur Aufstellung des Haushaltsplans des Flughafens, das im Rundschreiben Nr. 111 vom 30. März 1992 zur Festlegung der für die IHK geltenden Haushalts-, Rechnungslegungs- und Finanzierungsvorschriften festgelegt ist, dass die in Rede stehenden Beträge tatsächlich Ausgleichsleistungen sind und jede Überkompensation vermieden wird. Kontrollmechanismen sind darin ebenfalls vorgesehen ([152]). Zudem übermittelte die IHK bis zum 31. Dezember 2008 als Konzessionsinhaber und danach bis zum 31. Dezember 2011 als Unterauftragnehmer den Haushaltsansatz, den vollzogenen Haushalt und den berichtigten Haushalt (Gewinn- und Verlustrechnung, Aufkommen und Verwendung, Cashflow) an den SMAC, damit dieser sie in seiner Eigenschaft als Konzessionsgeber gemäß den Bestimmungen der Satzungen des SMAC genehmigt.

(246) Die Kommission stellt daher fest, dass der SMAC und die IHK von Angoulême mit einem Akt mit den Aufgaben des Flughafenbetreibers betraut wurden, der die im Urteil *Altmark* aufgestellten Voraussetzungen erfüllt.

iii) Zeitraum nach dem 1. Januar 2012

(247) SNC-Lavalin wurde mit der Verpflichtungserklärung vom 8. August 2011 und der Leistungsbeschreibung und den technischen Bedingungen für eine Laufzeit von sechs Jahren mit der Verwaltung und dem Betrieb des Flughafens Angoulême betraut ([153]). Obwohl mehrere Verpflichtungen auch weiterhin dem SMAC obliegen ([154]), werden in diesen Akten die Verpflichtungen der Parteien im Rahmen der Aufgabe des Flughafenbetriebs genau festgelegt.

(248) Die Verantwortungsbereiche von SNC-Lavalin im Rahmen der Aufgabe des Flughafenbetriebs werden in der Leistungsbeschreibung und den technischen Bedingungen aufgezählt und beschrieben. Nach Artikel 8 dieser Leistungsbeschreibung ist das Unternehmen SNC-Lavalin insbesondere für die folgenden Aufgaben zuständig: Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben, Durchführung des AFIS, Wahrnehmung der die sichere Nutzung des Flughafens garantierenden Aufgaben, Unterhaltung des Geländes und der Netze des Flughafens sowie Aufrechterhaltung der Fähigkeit des Flughafens zur Aufnahme des gewerblichen Linienflugverkehrs zu gegebener Zeit. In diesen Unterlagen werden auch die Modalitäten zur Berechnung der Vergütung von SNC-Lavalin durch den SMAC festgelegt. Der vom SMAC gezahlte maximale Ausgleich geht aus der Verpflichtungserklärung von SNC-Lavalin hervor. Was schließlich die regelmäßigen Kontrollen des Nichtvorliegens einer Überkompensation anbelangt, so werden in Titel III der Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung die Modalitäten der Kontrolle des SMAC festgelegt, die es ermöglichen,

([149]) Siehe Erwägungsgrund 18 dieses Beschlusses.

([150]) Dieses Verfahren läuft folgendermaßen ab: Die IHK von Angoulême legt jedes Jahr Haushaltsleitlinien fest, und jede Sparte arbeitet in Abhängigkeit von diesem Rahmen ihren Haushaltsplan aus. Die Flughafensparte legt jedes Jahr im Herbst einen Haushaltsentwurf für die Jahre n, n+1 und n+2 vor. Die gewählten Mitglieder des Vorstands der IHK von Angoulême prüfen diese Haushaltspläne und nehmen gegebenenfalls Änderungen daran vor. Nach der Freigabe durch den Vorstand werden der Haushaltsplan für den Flughafen und die Haushaltspläne der anderen Sparten auf der Hauptversammlung den gewählten Mitgliedern der IHK von Angoulême vorgelegt, die über die Genehmigung abstimmen. Zudem wird in regelmäßigen Zeitabständen Bericht erstattet, um nachzuprüfen, dass der verabschiedete Haushaltsplan ordnungsgemäß ausgeführt wird. Im Laufe des Jahres n+1 wird der Haushalt des Jahres n mit etwaigen Bemerkungen zu festgestellten Abweichungen der Hauptversammlung vorgelegt. Die Hauptversammlung stimmt erneut ab, um die ausgeführten Haushaltspläne zu genehmigen.

([151]) Artikel 17 der Satzung des SMAC.

([152]) Siehe Fußnote 150.

([153]) Verpflichtungserklärung von SNC-Lavalin vom 19. Juli 2011, die vom SMAC gemäß einem Beschluss vom 23. Juni 2011 am 8. August 2011 angenommen wurde.

([154]) Siehe Erwägungsgrund 23 dieses Beschlusses.

eine Überkompensation der Kosten der SNC-Lavalin übertragenen Aufgaben von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse durch die Zahlungen des SMAC zu überprüfen und zu vermeiden.

(249) Auch SNC-Lavalin wurde demnach mit einem Akt mit den Aufgaben des Flughafenbetreibers betraut, der die im Urteil *Altmark* aufgestellten Voraussetzungen erfüllt.

(250) Infolgedessen stellt die Kommission fest, dass der oder die Betreiber des Flughafens Angoulême für jeden hier gewürdigten Zeitraum tatsächlich mit einem Akt mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, bestehend in der Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit des Flughafens und der Zugänglichkeit der Infrastruktur, betraut wurde bzw. wurden. Die erste im Urteil *Altmark* aufgestellte Voraussetzung ist somit beschränkt auf die oben genannten Aufgaben erfüllt.

8.1.3.2. Auswahl des Dienstleistungserbringers (vierte Voraussetzung)

(251) Die Kommission hält es zudem für zweckmäßig, die vierte Voraussetzung des Urteils *Altmark* für alle betrachteten Zeiträume zu prüfen.

(252) Danach muss der gewährte Ausgleich entweder auf einem Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge beruhen, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann (erste Teilvoraussetzung), oder aber durch Vergleich mit einem durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit den erforderlichen Mittel ausgestatteten Unternehmen bestimmt worden sein (zweite Teilvoraussetzung).

a) Zur ersten Teilvoraussetzung

i) Zeiträume 2002-2006 und 2007-2011

(253) Für den Zeitraum 2002-2006 wurde die Konzession für den Betrieb des Flughafens der IHK von Angoulême im Wege eines Ministerialerlasses ([155]) vom 20. September 2002 erteilt, der am 5. Oktober 2002 im Amtsblatt *Journal officiel de la République française* veröffentlicht wurde. Für den Zeitraum 2007-2011 wurde der SMAC mit dem Erlass des Präfekten vom 21. Dezember 2006 zur Gründung des SMAC sowie mit dem Untervertrag von 2009 mit der Aufgabe betraut, den Flughafen Angoulême direkt oder indirekt auszubauen, auszurüsten, zu unterhalten, zu verwalten und zu betreiben.

(254) Diese einseitigen und vertraglichen Verwaltungsakte wurden offenkundig nicht im Anschluss an ein offenes, transparentes und diskriminierungsfreies Vergabeverfahren erlassen, das es ermöglicht hätte, verschiedene potenzielle Angebote zu vergleichen und den Ausgleich so festzulegen, dass das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe ausgeschlossen wird.

(255) Die Kommission stellt somit fest, dass die Bedingungen des angewandten Verfahrens es für die genannten Zeiträume nicht ermöglicht haben, im Hinblick auf die Aufgabe des Betriebs des Flughafens Angoulême einen wirksamen Wettbewerb sicherzustellen. Das Verfahren zur Auswahl der Betreiber des Flughafens Angoulême erfüllt daher den ersten Teil der vierten Voraussetzung des Urteils *Altmark* nicht, denn es hat nicht die Auswahl eines Bewerbers ermöglicht, der die betrachteten Dienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen konnte.

ii) Zeitraum nach dem 1. Januar 2012

(256) Die Verwaltung und der Betrieb des Flughafens wurden dem Unternehmen SNC-Lavalin im Anschluss an ein Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge in Anwendung von Artikel 21 der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([156]) übertragen. Im Übrigen ging diesem Verfahren eine Vergabebekanntmachung der französischen Behörden im *Amtsblatt der Europäischen Union* voraus.

(257) Allerdings ist festzustellen, dass die französischen Behörden nicht an eine bestimmte Form des Vergabeverfahrens gebunden waren, sondern bei der Auswahl des erfolgreichen Bewerbers über einen breiten Ermessensspielraum verfügten ([157]). Ein Verfahren, das dem öffentlichen Auftraggeber einen solchen Ermessensspielraum lässt, kann allerdings die Teilnahme der interessierten Wirtschaftsteilnehmer beschränken.

([155]) Erlass zur Erteilung der Konzession für den Flughafen Angoulême-Brie-Champniers an die Industrie- und Handelskammer von Angoulême.

([156]) Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge (ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114).

([157]) Zu den Vergabekriterien gehörte das Kriterium „wirtschaftlich günstigstes Angebot unter Berücksichtigung der in der Leistungsbeschreibung, in der Aufforderung zur Angebotsabgabe oder Verhandlung oder in der Beschreibung genannten Anforderungen“.

(258) Die Kommission stellt daher fest, dass das im vorliegenden Fall angewandte Verfahren nicht als ausreichend betrachtet werden kann, um die vierte Voraussetzung des Urteils *Altmark* zu erfüllen ([158]).

(259) Die Kommission muss sich daher vergewissern, dass das im vorliegenden Fall angewandte Vergabeverfahren es ermöglicht hat, den Bewerber auszuwählen, der die Dienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann.

(260) Der Vertrag beruht auf: i) einer Laufzeit von sechs Jahren, ii) einer vertraglichen Verpflichtung des Dienstleistungserbringers bezüglich der Obergrenze des vom SMAC zum Ausgleich der Kostenrechnung des Flughafens zu zahlenden Zuschusses, iii) einer pauschalen Vergütung für die erbrachte Dienstleistung und iv) einer Beteiligung an den Ergebnissen der Verwaltung. Die potenziellen Bewerber wurden aufgefordert, ein Basisangebot (ohne gewerblichen Verkehr) und ein einem proaktiven Szenario entsprechendes Angebot (mit gewerblichem Verkehr) einzureichen. Aus dem der Vergabekommission vorgelegten Bericht geht hervor, dass zwei konkurrierende Angebote eingereicht wurden. Neben dem Unternehmen SNC-Lavalin reichte die Firma APCO ([159]) ein Basis-Szenario und ein proaktives Szenario ein. Bei gleichem technischen Wert wie dem des Angebots von SNC-Lavalin für das proaktive Szenario boten die beiden Wettbewerber für den ausgeschriebenen Zeitraum die folgenden Preise an:

(in Tausend EUR)

	Zuschuss zum Ausgleich	Vergütung	Gesamtbelastung SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) In dem Bericht des SMAC an die Vergabekommission heißt es im Übrigen, dass jeder der beiden Bewerber ein Basisszenario und ein proaktives Szenario eingereicht hat ([160]). Dieses zweite Szenario, das vom Konzessionsgeber ausgewählt wurde, entspricht dem Plan mit den strategischen Ausrichtungen zur Gewährleistung der kommerziellen Entwicklung des Flughafens Angoulême. In dem Bericht an die Vergabekommission heißt es, dass die Vergütung von SNC-Lavalin, die den Zuschlag erhalten hat, in den beiden Szenarien gleich hoch ist. Die Obergrenze des zulasten des SMAC gehenden Zuschusses zum Ausgleich der Kostenrechnung des Flughafens, die von dem Unternehmen in seiner Antwort auf die Ausschreibung angeboten wurde, ist jedoch unterschiedlich hoch. Darüber hinaus ist, wie im genannten Bericht angegeben, die mittlere zusätzliche jährliche Belastung im Rahmen des proaktiven Szenarios von 30 000 EUR über die gesamte Vertragslaufzeit hinweg nicht gleich verteilt. Der Unterschied zwischen dem Basisszenario und dem proaktiven Szenario stellt sich wie folgt dar (in Tausend EUR):

(in Tausend EUR)

	2012	2013	2014	2 015	2 016	2 017
Basisszenario	405	364	374	357	350	342
Proaktives Szenario	465	425	448	384	341	296
Differenz	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	– 9	– 46

(262) Nach Auffassung der Kommission ist die Wahl des Konzessionsgebers daher nicht auf das Angebot gefallen, das es ermöglicht, die Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu gewährleisten, denn das von SNC-Lavalin angebotene Basisszenario, das im Übrigen günstiger als das von APCO angebotene Basisszenario war, war geeignet, die Zugänglichkeit und die Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit des Flughafens Angoulême zu garantieren. Das proaktive Szenario sollte hingegen die kommerzielle Entwicklung des Flughafens sicherstellen. Diese zweite Leistung war nicht notwendig, um die erste sicherzustellen, und kann in jedem Fall nicht als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrachtet werden. Danach ist offensichtlich, dass bei der Wahl des Dienstleistungserbringers nicht das wirtschaftlich günstigste Angebot zur Erbringung der öffentlichen Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit gewählt wurde.

([158]) Siehe Randnummer 66 der genannten DAWI-Mitteilung.
([159]) APCO wurde im Januar 2011 gegründet und ist eine 100 %ige Tochtergesellschaft der IHK von Limoges und Haute-Vienne. Gegenstand des Unternehmens sind Beratung im Bereich Flughafenmanagement, Ausbildung von Flughafenpersonal, Verwaltung, Leitung und Entwicklung von Flughäfen, Bodenabfertigung und Flughafensicherheit.
([160]) Siehe Erwägungsgrund 20 dieses Beschlusses.

(263) Was die außervertraglichen Zahlungen zur Gewährleistung der kommerziellen Entwicklung des Flughafens anbelangt, die nach Auffassung der Kommission nicht in den Umfang der DAWI einbezogen werden können ([161]), äußerte die Kommission im Einleitungsbeschluss Zweifel. Der Beschluss des SMAC vom 23. Juni 2001 sieht vor, dass diese Maßnahmen vom SMAC direkt an die Fluggesellschaften gezahlt werden. Diese Maßnahme muss somit im Rahmen der Prüfung der Ryanair/AMS gewährten Maßnahmen beihilferechtlich geprüft werden ([162]).

(264) Angesichts dieser Sachverhaltsmerkmale stellt die Kommission fest, dass die Bedingungen des Verfahrens zur Vergabe des öffentlichen Auftrags an SNC-Lavalin es nicht ermöglicht haben, die Auswahl desjenigen Angebots zu gewährleisten, das die Erbringung der Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit ermöglicht, so dass die vierte Voraussetzung des Urteils *Altmark* nicht erfüllt ist.

b) Zur zweiten Teilvoraussetzung

(265) Für die Zeiträume 2002-2006 und 2007-2011 mussten die französischen Behörden nachweisen, dass der Ausgleich anhand des Vergleichs mit einem durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit den erforderlichen Mitteln ausgestatteten Unternehmen bestimmt wurde.

(266) Die Kommission stellt hierzu fest, dass Frankreich keine derartigen Informationen übermittelt hat. Die Kommission stellt weiterhin fest, dass der Ausgleich nicht unter Bezugnahme auf eine im Vorhinein festgelegte Kostenbasis oder durch Vergleich mit der Kostenstruktur anderer vergleichbarer Flughafenbetreiber ermittelt wurde. Der Kommission liegen somit für die genannten Zeiträume keine der Vergleichsangaben vor, die zur Würdigung der Erfüllung des Kriteriums bezüglich der Auswahl des Dienstleistungserbringers erforderlich sind.

(267) Angesichts der vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission fest, dass die vierte Voraussetzung des Urteils Altmark für die Zeiträume 2002-2006 und 2007-2011 nicht erfüllt ist.

(268) Zu dem gleichen Schluss gelangt die Kommission für den Zeitraum nach dem 1. Juli 2012, da ihr keine der Vergleichsangaben vorliegen, die zur Würdigung der Erfüllung des Kriteriums bezüglich der Auswahl des Dienstleistungserbringers erforderlich sind. Die vierte Voraussetzung des Urteils *Altmark* ist daher für diesen Zeitraum ebenfalls als nicht erfüllt zu betrachten.

(269) Da die vierte Voraussetzung des Altmark-Urteils nicht erfüllt ist, wurde den einzelnen Betreibern des Flughafens Angoulême nach Auffassung der Kommission ein Vorteil verschafft, den sie unter marktüblichen Bedingungen nicht erhalten hätten.

8.1.4. *Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten und Verfälschung des Wettbewerbs*

(270) Wenn eine Beihilfe eines Mitgliedstaats die Stellung von Unternehmen gegenüber deren Wettbewerbern im Handel zwischen Mitgliedstaaten stärkt, ist davon auszugehen, dass der Handel durch die Beihilfe beeinflusst wird. Nach ständiger Rechtsprechung ([163]) wird der Wettbewerb durch eine Maßnahme bereits verfälscht, wenn der Beihilfeempfänger auf wettbewerbsoffenen Märkten im Wettbewerb zu anderen Unternehmen steht.

(271) Festzustellen ist ganz allgemein, was von Ryanair in seinen Stellungnahmen bestätigt wird, dass die Flughafenbetreiber der Union im Wettbewerb miteinander stehen, um Fluggesellschaften zu gewinnen, denn Fluggesellschaften legen die von ihnen betriebenen Strecken und die entsprechenden Frequenzen anhand von verschiedenen Kriterien fest. Diese Kriterien umfassen die potenziellen Kunden, mit denen sie auf diesen Strecken rechnen können, aber auch die Merkmale der Flughäfen an den beiden Endpunkten dieser Strecken.

(272) Fluggesellschaften prüfen insbesondere Kriterien wie z. B. Art der erbrachten Flughafendienstleistungen, Bevölkerung bzw. wirtschaftliche Tätigkeit rund um den Flughafen, Überlastung, Anbindung im Landverkehr oder aber Höhe der Entgelte sowie die allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Inanspruchnahme von Flughafeninfrastrukturen und -dienstleistungen. Die Höhe der Entgelte ist dabei ein Schlüsselfaktor, da die einem Flughafen gewährten staatlichen Mittel dazu verwendet werden könnten, die Flughafenentgelte künstlich niedrig zu halten, um so Fluggesellschaften zu gewinnen, was erhebliche Wettbewerbsverfälschungen zur Folge haben kann ([164]).

([161]) Siehe Erwägungsgrund 225 dieses Beschlusses.
([162]) Siehe Kapitel 9 dieses Beschlusses.
([163]) Urteil des Gerichts vom 30. April 1998, Het Vlaamse Gewest/Kommission, T-214/95, Slg. 1998, II-0717.
([164]) Siehe neue Leitlinien, Randnummer 43.

(273) Bei der Zuweisung ihrer Ressourcen — insbesondere Flugzeuge und Besatzung — zu verschiedenen Flugverbindungen berücksichtigen die Fluggesellschaften demzufolge insbesondere die von den Flughafenbetreibern angebotenen Dienstleistungen und die dafür berechneten Preise.

(274) Da der Markt für Flughafendienstleistungen innerhalb der Union für den Wettbewerb geöffnet ist, könnten Vorteile, die den einzelnen Betreibern des Flughafens Angoulême gewährt wurden, den Handel zwischen Mitgliedstaaten dadurch beeinträchtigen, dass das Angebot an Flughafendienstleistungen, die in Angoulême erbracht werden, gegenüber normalen Marktbedingungen künstlich erhöht wird. Die Kommission stellt daher fest, dass die in Rede stehenden Maßnahmen den Wettbewerb verfälschen und den Handel innerhalb der Union beeinträchtigen könnten.

8.1.5. *Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe*

(275) Angesichts der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission zu dem folgenden Schluss:

— In Anbetracht der besonderen Merkmale des Flughafens Angoulême konnte Frankreich, ohne einen offenkundigen Ermessensfehler zu begehen, davon ausgehen, dass die mit der reinen Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit und der Zugänglichkeit der Infrastruktur verbundenen Aufgaben des Flughafenbetriebs in allen im Rahmen dieses Beschlusses geprüften Zeiträumen als DAWI eingestuft werden konnten.

— Die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens aus kommerziellen Erwägungen heraus kann dagegen, gleich in welchem Zeitraum, nicht als DAWI angesehen werden.

— Der staatliche Ausgleich, der zur Finanzierung der unter die DAWI fallenden öffentlichen Dienstleistungen gewährt wurde, erfüllt die vierte Voraussetzung des Urteils *Altmark* unabhängig von dem im Rahmen dieses Beschlusses betrachteten Zeitraum nicht. Infolgedessen stellen diese Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

8.2. **Vereinbarkeit der Maßnahmen zugunsten der Flughafenbetreiber mit dem Binnenmarkt**

(276) Geprüft werden muss an dieser Stelle nur die Vereinbarkeit der staatlichen Ausgleichsleistungen, die die einzelnen Betreiber des Flughafens Angoulême im Rahmen von DAWI erhalten haben. Wie in Erwägungsgrund 225 festgestellt, können die mit der kommerziellen Entwicklung des Flughafens verbundenen Tätigkeiten einschließlich der Tätigkeiten zur Förderung der regionalen Entwicklung nicht als DAWI eingestuft werden. Im vorliegenden Fall haben diese Tätigkeiten in den in diesem Beschluss betrachteten Zeiträumen nicht zu Ausgleichszahlungen an die einzelnen Betreiber des Flughafens Angoulême geführt.

8.2.1. *Vereinbarkeit der den Flughafenbetreibern gewährten Beihilfen*

(277) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass auf die in allen hier geprüften Zeiträumen gewährten Beihilfen der DAWI-Beschluss von 2011 anwendbar ist, denn in Artikel 10 Buchstabe b des DAWI-Beschlusses von 2011 heißt es: „*Beihilfen, die vor dem [31. Januar 2012] wirksam wurden und weder mit dem Binnenmarkt vereinbar waren noch von der Anmeldungspflicht nach Entscheidung 2005/842/EG befreit waren, jedoch die Voraussetzungen dieses Beschlusses erfüllen, gelten als mit dem Binnenmarkt vereinbar und sind von der vorherigen Anmeldepflicht befreit*“.

(278) Allerdings ist zunächst festzustellen, dass Artikel 4 Buchstabe f des DAWI-Beschlusses von 2011, der vorsieht, dass der Betrauungsakt zur Gewährung der Beihilfe einen Verweis auf jenen Beschluss enthalten muss, im vorliegenden Fall nicht angewandt werden kann, denn da die in Rede stehenden Beihilfen vor Inkrafttreten des DAWI-Beschlusses von 2011 gewährt wurden, kann nicht verlangt werden, dass die geprüften Betrauungsakte auf diesen verweisen, da ansonsten Artikel 10 Buchstabe b des DAWI-Beschlusses von 2011 wirkungslos wäre. Aus verfahrensökonomischen Gründen vertritt die Kommission weiterhin die Auffassung, den DAWI-Beschluss von 2011 auf die vor dem 31. Januar 2012 gewährten Beihilfen anwenden zu können, ohne vorab zu prüfen, ob diese Beihilfen mit der Entscheidung 2005/842/EG unvereinbar sind. Denn mit Artikel 10 Buchstabe b des DAWI-Beschlusses von 2011 wird bezweckt, die Anwendung des Beschlusses auf unvereinbare Beihilfen auszuweiten, die vor seinem Inkrafttreten gewährt wurden, ohne dabei Beihilfen auszuschließen, die gegebenenfalls gemäß der Entscheidung 2005/842/EG für vereinbar hätten erklärt werden können.

8.2.1.1. Voraussetzung bezüglich des Anwendungsbereichs

(279) Gemäß dem DAWI-Beschluss von 2011 können Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die den mit der Erbringung einer DAWI betrauten Unternehmen gewährt werden, für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, sofern sie einem Flughafen gewährt wurden, dessen jährliches Fluggastaufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der Betrauung mit der DAWI nicht mehr als 200 000 Passagiere betrug. Im vorliegenden Fall hat das jährliche Fluggastaufkommen des Flughafens Angoulême zwischen 2000 und 2012 nie mehr als 200 000 Passagiere betragen.

(280) Die betrachteten Maßnahmen fallen daher in den Anwendungsbereich des DAWI-Beschlusses von 2011 und müssen vor dem Hintergrund seiner Voraussetzungen gewürdigt werden.

8.2.1.2. Voraussetzung bezüglich der Betrauung (Artikel 4 des DAWI-Beschlusses von 2011)

(281) Die Würdigung der Erfüllung der ersten und zweiten im Urteil *Altmark* aufgestellten Voraussetzung durch die Kommission hat ergeben, dass die Betreiber des Flughafens Angoulême mit einer echten DAWI betraut wurden und dass die Voraussetzungen bezüglich des Vorliegens einer Betrauung erfüllt sind. Zur Erinnerung sei darauf hingewiesen, dass nur Aufgaben des Flughafenbetriebs, die mit der Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit und der Zugänglichkeit der Flughafeninfrastruktur verbunden sind, als DAWI eingestuft werden dürfen.

8.2.1.3. Voraussetzung bezüglich des Ausgleichs (Artikel 5 und 6 des DAWI-Beschlusses von 2011)

a) Zeiträume 2002-2006 und 2007-2011

(282) Nach Artikel 5 Absatz 1 des DAWI-Beschlusses von 2011 darf die Höhe der Ausgleichsleistungen unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Nettokosten abzudecken. Im vorliegenden Fall wird die Beschränkung des Ausgleichs auf die zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendigen Kosten durch das Verfahren zur Aufstellung des Haushaltsplans des Flughafens sichergestellt. So ist unter Ziffer 2.6 des Rundschreibens mit der Beschreibung dieses Verfahrens vorgesehen, dass die IHK von Angoulême bei der Aufstellung des Haushaltsplans Folgendes ermitteln muss: i) die betrieblichen Aufwendungen und Erträge; ii) den Cashflow und iii) die finanziellen Aufwendungen und Erträge. Darüber hinaus sind dem zu genehmigenden Haushaltsvorschlag zahlreiche Dokumente zwingend beizufügen (Tabelle der spartenübergreifenden Leistungen und Zuschüsse, Tabelle des Personalstands und der Gehaltsmassen usw.). Die im Vorfeld der Aufstellung des Haushaltsplans vorzunehmenden Kontrollen sind daher geeignet, *ex ante* zu garantieren, dass der Haushaltsplan auf das beschränkt ist, was angesichts der Aufgaben der IHK von Angoulême erforderlich und gerechtfertigt ist. Aus den von den französischen Behörden übermittelten Informationen geht hervor, dass mit den gewährten Beihilfen nur die betrieblichen Verluste im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Angoulême ausgeglichen werden sollten. Im Übrigen kann durch den Haushaltskontrollmechanismus, der in der Satzung des SMAC vorgesehen ist, jede Überkompensation *ex post* vermieden werden. Infolgedessen ging die Höhe der Ausgleichsleistungen nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten zu decken.

(283) Durch das Führen separater Kostenrechnungen konnte die Tätigkeit des Betriebs des Flughafens Angoulême buchhalterisch getrennt werden. Dabei ist in den Kostenrechnungen der IHK-Flughafen eine separate Position für die Tätigkeiten des Flughafens vorgesehen. Diese Maßnahme war ausreichend, um das Nichtvorliegen von Quersubventionen zugunsten anderer Tätigkeiten zu gewährleisten. Die Kostenrechnungen und Haushaltspläne des Flughafens wurden auch an das Amt für Zivilluftfahrt gesandt, das vor der Genehmigung oder Ablehnung der Kostenrechnungen und Haushaltspläne eine Stellungnahme an die Aufsichtsbehörde der IHK von Angoulême übermittelte, da der Staat Konzessionsgeber für den Flughafen war. Der Ausgleich wurde danach tatsächlich verwendet, um die Erbringung der betreffenden Dienstleistung sicherzustellen, und die staatlichen Behörden haben ein Verfahren eingerichtet, das dazu dient sicherzustellen, dass keine Überkompensation vorliegt. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass diese Würdigung nicht für die Kosten gilt, die durch die Tätigkeit von Ryanair veranlasst wurden und der kommerziellen Entwicklung dienen ([165]).

(284) Schließlich stellt die Kommission fest, dass anhand der von den französischen Behörden übermittelten Informationen nachgewiesen werden kann, dass die in Rede stehende Beihilfe nur die betrieblichen Verluste des Flughafens im betrachteten Zeitraum decken sollte und dass dem Betreiber daraus kein Vorteil irgendeiner Art entstanden ist.

b) Zeitraum nach dem 1. Januar 2012

(285) In den Verdingungsunterlagen des Dienstleistungsauftrags war transparent festgelegt, dass der Bieter seine Vergütung für den Betrieb ohne gewerblichen Verkehr (Basisszenario) und mit gewerblichem Verkehr (proaktives Szenario) festlegen musste. Er musste auch die maximale Garantie festlegen, die vom SMAC zum Ausgleich des Betriebs in den beiden Szenarien verlangt wurde. Der SMAC hatte zudem in der Ausschreibung eine Beteiligung (50 %/50 %) für den Fall vorgesehen, dass der Zuschuss des SMAC unter der im Angebot festgelegten Höchstgrenze bleiben würde; diese Klausel war auch in der Leistungsbeschreibung enthalten. Wie in Erwägungsgrund 262 ausgeführt, war das Angebot von SNC-Lavalin für das Basisszenario, das im Übrigen günstiger als das von APCO war, geeignet, die Zugänglichkeit und die Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit des Flughafens Angoulême zu garantieren.

(286) Zudem beruht die Berechnung des Ausgleichs vor allem auf dem tatsächlich entstandenen Verlust, der in einer separaten Kostenrechnung für den Flughafen ausgewiesen wird ([166]). Der Betreiber ist verpflichtet, diese separate Kostenrechnung von einem Abschlussprüfer bestätigen zu lassen und seinen Jahresabschluss an den SMAC zu übermitteln.

([165]) Siehe Erwägungsgrund 225 dieses Beschlusses.
([166]) Artikel 14-1 der Leistungsbeschreibung und der technischen Bedingungen.

(287) Im Übrigen ist erwiesen, dass der staatliche Ausgleichsbeitrag, den SNC-Lavalin erhält, gesenkt werden kann, wenn der zum Ausgleich der Kostenrechnung des Flughafens erforderliche Betrag geringer ist als der in der Verpflichtungserklärung festgelegte Höchstbetrag. Dieser Korrekturmechanismus ist geeignet, die Gefahr einer Überkompensation *ex post* zu minimieren.

(288) Im Hinblick auf die regelmäßigen Kontrollen des Nichtvorliegens einer Überkompensation werden in Titel III der Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung die Kontrollmodalitäten des SMAC festgelegt, die es ermöglichen zu überprüfen und zu verhindern, dass die Kosten der SNC-Lavalin übertragenen Aufgaben von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse durch den Zuschuss des SMAC überkompensiert werden.

(289) Hinsichtlich der Höhe des Ausgleichs betont die Kommission allerdings, dass das Gleichgewicht des zwischen dem SMAC und SNC-Lavalin geschlossenen Vertrags nicht auf der *Ex-ante*-Bestimmung eines angemessenen Gewinns, sondern auf einer pauschalen Vergütung beruht. Die Kommission nimmt zudem das bislang mehr als begrenzte Verkehrsaufkommen des Flughafens, die vorgesehenen Mechanismen zur Berechnung und Kontrolle des Ausgleichs, die einen Leistungsanreiz darstellende Beteiligungsklausel und die Tatsache, dass das Angebot von SNC-Lavalin das finanziell günstigste war, zur Kenntnis. Angesichts dieser Sachverhaltsmerkmale stellt die Kommission fest, dass der gemäß dem Vertrag zwischen dem SMAC und SNC-Lavalin gewährte Ausgleich für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann, sofern die französischen Behörden sicherstellen, dass der Gesamtbetrag der Ausgleichszahlung an SNC-Lavalin über die gesamte Vertragslaufzeit hinweg einschließlich eines angemessenen Kapitalertrags nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Nettokosten — unter Ausschluss der mit der kommerziellen Entwicklung des Flughafens verbundenen Kosten — abzudecken.

(290) Zu diesem Zweck müssen die französischen Behörden der Kommission innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des Vertrags zwischen dem SMAC und SNC-Lavalin einen Bericht übermitteln, der nachweist, dass die Höhe des SNC-Lavalin gewährten Ausgleichs einschließlich eines angemessenen Kapitalertrags die Voraussetzungen von Artikel 5 des DAWI-Beschlusses von 2011 über die gesamte Laufzeit erfüllt.

8.2.2. *Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit der Beihilfen zwischen 2002 und 2017*

(291) Angesichts der vorstehenden Erwägungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die für den Betrieb des Flughafens Angoulême seit 2002 gewährten Beihilfen unabhängig vom jeweiligen Betreiber nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV und gemäß dem DAWI-Beschluss von 2011 mit dem Binnenmarkt vereinbar sind ([167]).

(292) Was jedoch SNC-Lavalin anbelangt, stellt die Kommission fest, dass die gemäß dem Vertrag zwischen dem SMAC und SNC-Lavalin gewährte Ausgleichzahlung unter der Bedingung für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann, dass Frankreich der Kommission nachweist, dass der Gesamtbetrag der Ausgleichszahlung an SNC-Lavalin über die gesamte Vertragslaufzeit hinweg einschließlich eines angemessenen Kapitalertrags nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Nettokosten — unter Ausschluss der mit der kommerziellen Entwicklung des Flughafens verbundenen Kosten — abzudecken.

(293) Zu diesem Zweck müssen die französischen Behörden der Kommission innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des Vertrags zwischen dem SMAC und SNC-Lavalin einen Bericht übermitteln, der nachweist, dass die Höhe des SNC-Lavalin gewährten Ausgleichs einschließlich eines angemessenen Kapitalertrags die Voraussetzungen von Artikel 5 des DAWI-Beschlusses von 2011 über die gesamte Laufzeit erfüllt.

9. WÜRDIGUNG DER BEIHILFEMASSNAHMEN FÜR RYANAIR UND AMS

9.1. Vorliegen einer Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV

(294) Obwohl die Verträge von 2008 förmlich zwischen dem SMAC zum einen und Ryanair und AMS zum anderen geschlossen wurden, muss nach Auffassung der Kommission das Verhalten des SMAC und der IHK-Flughafen bei der Würdigung der Ryanair und AMS gewährten Beihilfemaßnahmen gemeinsam bewertet werden, denn wie die Kommission in Erwägungsgrund 178 aufgezeigt hat, haben der SMAC und die IHK-Flughafen den Flughafen Angoulême von 2007 bis 2011 gemeinsam betrieben.

([167]) Die Kommission hält es für zweckmäßig, darauf hinzuweisen, dass die in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen, die in den Anwendungsbereich der DAWI-Entscheidung von 2005 fallen, auch in Anwendung dieser Entscheidung und aus den gleichen Gründen mit dem Binnenmarkt vereinbar wären, denn die Vereinbarkeitsvoraussetzungen der DAWI-Entscheidung von 2005 unterscheiden sich im Hinblick auf die im vorliegenden Fall gebotene Prüfung nicht wesentlich von denen des DAWI-Beschlusses von 2011.

9.1.1. *Begriff des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit*

(295) Um festzustellen, ob die Maßnahmen der Verträge von 2008 staatliche Beihilfen darstellen, muss bestimmt werden, ob es sich bei den Begünstigten, d. h. Ryanair und AMS, um Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handelt. Beide Gesellschaften befassen sich nun aber unbestritten mit der Erbringung von Luftverkehrs- und Werbedienstleistungen. Damit üben sie wirtschaftliche Tätigkeiten aus.

9.1.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

9.1.2.1. Einsatz staatlicher Mittel

(296) Die Verträge von 2008 wurden direkt vom SMAC geschlossen. Angesichts der in den Erwägungsgründen 203 bis 205 dieses Beschlusses dargelegten Sachverhaltsmerkmale hält die Kommission die Mittel des SMAC für staatliche Mittel.

9.1.2.2. Zurechenbarkeit der Maßnahmen zum Staat

(297) Der Beschluss des SMAC, mit dem die Unterzeichnung der Verträge von 2008 genehmigt wurde, wurde von den staatlichen Stellen, aus denen sich der SMAC zusammensetzt und bei denen es sich direkt oder indirekt um Gebietskörperschaften sowie Industrie- und Handelskammern handelt, einstimmig angenommen. Aufgrund der Eigenschaften dieser Stellen sind nun aber nach Ansicht der Kommission die Entscheidungen des SMAC betreffend die Flughafentätigkeit dem Staat zuzurechnen ([168]).

(298) Die Kommission stellt daher fest, dass der Abschluss dieser Verträge den Einsatz staatlicher Mittel im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet und dass die Entscheidungen über den Abschluss der Verträge dem Staat zuzurechnen sind.

9.1.3. *Selektiver Vorteil*

(299) Um zu würdigen, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe darstellt, muss bestimmt werden, ob das begünstigte Unternehmen eine wirtschaftliche Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte ([169]).

(300) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die in Rede stehenden Maßnahmen insofern selektiv sind, als sie ausschließlich Ryanair betreffen. Die Verträge von 2008 wurden vor der Veröffentlichung der staatlichen Entgeltbeschlüsse geschlossen, in denen eine ähnliche Maßnahme erwähnt wird, die vom 1. März 2009 an für alle Fluggesellschaften galt, die den Flughafen Angoulême nutzen wollten. Aus dem Urteil des London Court of International Arbitration (LCIA) vom 18. Juni 2012 bezüglich der Kündigung der Verträge von 2008 durch Ryanair geht im Übrigen hervor, dass die Vertreter von Ryanair und der IHK von Angoulême bilateral über die Konditionen der Tätigkeit von Ryanair am Flughafen Angoulême verhandelt haben. Diese Verhandlungen fanden bereits im September 2009 statt, als die Vertreter von Ryanair die Vertreter der IHK-Flughafen über finanzielle Probleme des Luftfahrtunternehmens auf der Strecke zwischen London-Stansted und Angoulême informierten. Aus diesen Gesprächen geht hervor, dass der Flughafenbetreiber und Ryanair ihre Beziehungen exklusiv planten und der Betreiber ausschloss, sich an eine andere Fluggesellschaft zu wenden.

(301) Um nun festzustellen, ob Ryanair mit den Verträgen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde, muss die Kommission prüfen, ob ein hypothetischer, marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer, der sich von Rentabilitätsaussichten leiten lässt, anstelle des SMAC und der IHK-Flughafen ähnliche Verträge geschlossen hätte.

(302) Im Hinblick auf die Anwendung dieses Grundsatzes und angesichts der Faktenlage im vorliegenden Fall müssen nach Ansicht der Kommission zunächst folgende Fragen beantwortet werden:

— Müssen der Vertrag über Marketingdienstleistungen und der gleichzeitig geschlossene Vertrag über Flughafendienstleistungen gemeinsam oder aber getrennt analysiert werden?

— Welche Vorteile hätte ein hypothetischer marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer, der in der Position der IHK-Flughafen gewesen wäre, von den Verträgen über Marketingdienstleistungen erwarten können?

([168]) Siehe Kapitel 8.1.2.2 dieses Beschlusses.
([169]) Siehe insbesondere Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 1999, Spanien/Kommission, C-342/96, Slg. 1999, I-2459, Randnummer 41.

— Inwieweit ist der Vergleich zwischen den Konditionen der Verträge über Flughafendienstleistungen, die Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens sind, und den an anderen Flughäfen berechneten Flughafenentgelten für die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich orientierten Wirtschaftsteilnehmers relevant?

(303) Nach der Beantwortung dieser Fragen wird die Kommission dann den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers auf die einzelnen in Rede stehenden Maßnahmen anwenden.

9.1.3.1. Zur gemeinsamen Analyse des Vertrag über Flughafendienstleistungen und des Vertrags über Marketingdienstleistungen

(304) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission vorläufig die Auffassung, dass der Vertrag über Flughafendienstleistungen und der Vertrag über Marketingdienstleistungen zwischen dem SMAC und der Fluggesellschaft Ryanair bzw. AMS im Hinblick auf die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers gemeinsam analysiert werden müssen. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass ein Handelsgeschäft nach Auffassung des Gerichts ([170]) in seiner Gesamtheit betrachtet werden muss, um zu prüfen, ob sich eine staatliche Einrichtung wie ein marktwirtschaftlich orientierter Wirtschaftsteilnehmer verhalten hat. Die Kommission muss daher bei der Bewertung der streitigen Maßnahmen alle maßgeblichen Aspekte und ihren Kontext berücksichtigen.

(305) In seinen Stellungnahmen unterstützte Frankreich den von der Kommission im Einleitungsbeschluss gewählten Ansatz, den Vertrag über Flughafendienstleistungen und den gleichzeitig geschlossenen Vertrag über Marketingdienstleistungen gemeinsam zu würdigen. Einige Beteiligte wie Ryanair fochten diesen Ansatz dagegen an und meinten, die Verträge über Marketingdienstleistungen müssten separat analysiert werden.

(306) Nach Auffassung der Kommission ist der im Einleitungsbeschluss genannte Ansatz (siehe Erwägungsgründe 215 bis 220 des Einleitungsbeschlusses) in Anbetracht der Faktenlage gerechtfertigt. Diese vorläufige Würdigung der Kommission wird durch keine im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens eingegangene Information infrage gestellt.

(307) Zum Ersten wurde der Vertrag über Marketingdienstleistungen am gleichen Tag wie der Vertrag über Flughafendienstleistungen geschlossen und wurden beide Verträge von denselben Parteien geschlossen. AMS ist eine 100 %ige Tochtergesellschaft von Ryanair, und ihre Geschäftsführer sind leitende Angestellte von Ryanair. Ryanair und AMS bilden demnach eine einzige Wirtschaftseinheit in dem Sinne, dass AMS in Abhängigkeit von den Interessen von Ryanair handelt und von Ryanair kontrolliert wird und dass die von AMS erwirtschafteten Gewinne in Form von Dividenden oder Steigerungen des Unternehmenswerts an Ryanair fließen. Wie weiter unten ausführlicher dargelegt wird, hängt der Vertrag über Marketingdienstleistungen mit dem Betrieb der Flugverbindung von Angoulême aus durch Ryanair zusammen. In dem Vertrag über Marketingdienstleistungen heißt es, ihm liege die Verpflichtungserklärung von Ryanair zugrunde, diese Flugverbindung zu betreiben. Im Übrigen wurde er gleichzeitig mit dem Vertrag über Flughafendienstleistungen zwischen dem SMAC und Ryanair für eben diese Flugverbindung geschlossen. Der bloße Umstand, dass der SMAC die Verträge über Marketingdienstleistungen mit AMS und nicht mit Ryanair geschlossen hat, hindert nicht daran, den Vertrag über Marketingdienstleistungen und den gleichzeitig geschlossenen Vertrag über Flughafendienstleistungen als ein einziges Geschäft anzusehen.

(308) Zum Zweiten ist der Vertrag über Marketingdienstleistungen an den Betrieb von Flugverbindungen durch Ryanair auf dem Flughafen Angoulême geknüpft. Nach Auffassung der Kommission ist die Geschäftsbeziehung zwischen dem SMAC und Ryanair zum einen und zwischen dem SMAC und AMS zum anderen vor demselben Hintergrund der Einrichtung einer Verbindung zwischen Angoulême und London-Stansted durch Ryanair zu sehen. Festzustellen ist im Übrigen, dass Ryanair bei einer im Auftrag der Gebietskörperschaften von Charente durchgeführten Rechnungsprüfung ([171]) als direkter Empfänger der „Marketingbeihilfen" angegeben wird, die die Luftverkehrsgesellschaft verlangt, um gegebenenfalls eine Billigflugverbindung einzurichten. Die französischen Behörden betonen, dass die Verträge von 2008 aufeinander abgestimmt, zusammenhängend und untrennbar seien. Aus Sicht des Vertragspartners SMAC liegt demzufolge eine untrennbare Verknüpfung zwischen dem Vertrag über Marketingdienstleistungen und den von Ryanair auf dem Flughafen Angoulême betriebenen Flugverbindungen vor.

(309) Untermauert wird diese Bewertung durch die Bestimmungen des Marketingdienstleistungsvertrags, denen zufolge jener Vertrag auf der von Ryanair eingegangenen Verpflichtung beruht, die Strecke zu betreiben, die parallel dazu Gegenstand des Vertrags über Flughafendienstleistungen ist. In Artikel 1 zum Vertragsgegenstand des Vertrags über Marketingdienstleistungen heißt es hierzu: „*Dieser Vertrag beruht auf der Verpflichtung von Ryanair, eine Flugverbindung zwischen Angoulême und London zu betreiben. Der anfängliche Flugplan umfasst — vorbehaltlich der Unmöglichkeit aus Gründen höherer Gewalt — drei Verbindungen wöchentlich im Zeitraum Frühjahr/Sommer.*" Die Kommission stellt im Übrigen fest, dass in einigen Bestimmungen des Vertrags über Marketingdienstleistungen direkt auf Ryanair Bezug genommen wird, so als ob Ryanair Vertragspartei wäre, obwohl der Vertrag zwischen dem SMAC und AMS geschlossen wurde. In Artikel 7 des Vertrags über Marketingdienstleistungen heißt es beispielsweise: „*Wird der Vertrag von Ryanair zu einem bestimmten Zeitpunkt vor dem Ende des dritten Vertragsjahres gekündigt, zahlt Ryanair an den SMAC*

([170]) Urteil des Gerichts vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, Slg. 2008, II-03643.
([171]) Studie der Alliance ELSA vom 14. Juni 2006 über die Aussichten der Flughäfen Angoulême Brie-Champnier und Cognac-Chanteaubernard für die Zeit nach dem 1. Januar 2007.

anteilig im Verhältnis zu jedem Jahr und zum Flugplan eine Vertragsstrafe in Höhe von 50 000 EUR für das vierte Jahr und von 25 000 EUR für das fünfte Jahr". In dem der Vergabekommission vorgelegten Bericht wird zudem erwähnt, dass SNC-Lavalin für 2013 die Einrichtung einer neuen Strecke nach Großbritannien durch eine Billigfluggesellschaft vorschlägt, „falls der SMAC in die auf 30 bis 35 EUR geschätzten Marketingbeihilfen je abfliegenden Passagier einwilligt". Diese Bestimmungen beweisen, dass ein Zusammenhang zwischen den bei der Verwaltung des Flughafens Angoulême getroffenen Entscheidungen und dem Vertrag über Marketingdienstleistungen besteht.

(310) Auch die Behauptung von Ryanair im Rahmen dieses Verfahrens, mit dem Abschluss des Vertrags über Marketingdienstleistungen zwischen dem Flughafen und AMS sei nicht bezweckt worden, die Auslastung der von Ryanair betriebenen Flüge auf der Strecke Angoulême-London zu steigern, kann diese Schlussfolgerung nicht infrage stellen. Gegenstand des Marketingvertrags war es, Werbeflächen auf der Website von Ryanair bereitzustellen, um unter den Besuchern der Website von Ryanair und somit den Kunden dieser Fluggesellschaft für Angoulême als Reiseziel zu werben. Falls also die Behauptung von Ryanair stimmen sollte und die Zahl der von Ryanair von und nach Angoulême beförderten Fluggäste durch den Marketingvertrag nicht hätte gesteigert werden können, ist schwer nachvollziehbar, welches Interesse der Flughafen am Abschluss eines solchen Marketingvertrags hätte haben sollen.

(311) Die Kosten des Vertrags über Marketingdienstleistungen waren somit für den SMAC der Einrichtung der Flugverbindung zwischen Angoulême und London-Stansted zuzuweisen. Aus Sicht des SMAC konnten die Vorteile dieses Vertrags nur in Mehreinnahmen in Verbindung mit dem Fluggastaufkommen auf der Strecke von Angoulême nach London-Stansted bestehen, die im Übrigen die einzige Strecke war, die Ryanair auf dem Flughafen Angoulême bediente.

(312) Der Vertrag über Marketingdienstleistungen ist demzufolge von dem gleichzeitig geschlossenen Vertrag über Flughafendienstleistungen und den Luftverkehrsdienstleistungen, die Gegenstand des Vertrags sind, nicht zu trennen. Aus den oben dargelegten Fakten geht zudem hervor, dass der Vertrag über Marketingdienstleistungen für den Flughafen Angoulême ohne die betreffenden Flugverbindungen (und somit den diese betreffenden Vertrag über Flughafendienstleistungen) wirtschaftlich keinen Sinn gemacht hätte und demzufolge nicht geschlossen worden wäre. Ryanair war damals die einzige große Fluggesellschaft, die diesen Flughafen anflog und das Fluggastaufkommen hätte steigern können. Wenn der Flughafen das Fluggastaufkommen auf anderen Strecken hätte fördern wollen, die von Wettbewerbern von Ryanair betrieben wurden, hätte er kaum Werbung auf der Website von Ryanair gemacht. Wie bereits erwähnt, wird im Vertrag über Marketingdienstleistungen explizit angegeben, dass er auf der Verpflichtung von Ryanair beruht, eine Flugverbindung zwischen Angoulême und London-Stansted zu betreiben. Im Übrigen sieht er Marketingdienstleistungen vor, mit denen im Wesentlichen bezweckt wird, für diese Strecke zu werben.

(313) In Anbetracht der vorstehenden Sachverhaltsmerkmale müssen nach Ansicht der Kommission die Verträge über Marketingdienstleistungen und Flughafendienstleistungen (im Folgenden „Verträge von 2008"), die ein einziges Geschäft darstellen, gemeinsam analysiert werden, um festzustellen, ob sie staatliche Beihilfen darstellen.

9.1.3.2. Zu den Vorteilen, die ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer von den Verträgen über Marketingdienstleistungen hätte erwarten können, und zum Preis, den er für diese Leistungen zu zahlen bereit gewesen wäre

(314) Die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers auf den vorliegenden Fall erfordert, dass das Verhalten der IHK von Angoulême und des SMAC als Unterzeichner der Verträge von 2008 mit dem Verhalten eines hypothetischen marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers, der für den Betrieb des Flughafens Angoulême zuständig ist, verglichen wird.

(315) Bei der Prüfung dieses Geschäfts müssen die Vorteile bewertet werden, die dieser hypothetische, marktwirtschaftlich handelnde und sich von Rentabilitätsaussichten leiten lassende Wirtschaftsteilnehmer von den Marketingdienstleistungen hätte erwarten können. Die allgemeinen Auswirkungen derartiger Dienstleistungen auf den Fremdenverkehr und die wirtschaftliche Tätigkeit der Region als solche bleiben dabei unberücksichtigt. Es zählen nur die Auswirkungen dieser Dienstleistungen auf die Rentabilität des Flughafens, denn nur sie hätte der hypothetische marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsteilnehmer betrachtet.

(316) Die Marketingdienstleistungen sollen die Inanspruchnahme der Flugverbindungen fördern, um die es in den Marketing- und Flughafendienstleistungsverträgen geht, denn sie sind dazu gedacht, Werbung für diese Strecken zu machen. Auch wenn dies in erster Linie der betreffenden Fluggesellschaft zugutekommt, ist davon auszugehen, dass auch der Flughafenbetreiber davon profitiert, denn höhere Passagierzahlen können sich für den Flughafenbetreiber in einem Anstieg der Einnahmen aus bestimmten Flughafenentgelten und der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen niederschlagen, insbesondere aus Parkhäusern, Restaurants und anderen Einzelhandelsgeschäften.

(317) Ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter, der den Flughafen Angoulême anstelle der IHK-Flughafen und des SMAC betrieben hätte, hätte somit beim Abschluss des Vertrags über Marketingdienstleistungen und des Vertrags über Flughafendienstleistungen diese positiven Auswirkungen in Erwägung ziehen können. Dabei hätte er die Auswirkungen der betreffenden Flugverbindung auf seine künftigen Einnahmen und Kosten bewertet und in diesem Zusammenhang die Zahl der Passagiere auf diesen Strecken geschätzt, die den positiven Effekt der Marketingdienstleistungen widergespiegelt hätten. Zudem wären diese Auswirkungen über die gesamte Betriebsdauer der betroffenen Flugverbindungen bewertet worden, wie im Vertrag über Flughafendienstleistungen und im Vertrag über Marketingdienstleistungen vorgesehen.

(318) Wenn ein Flughafenbetreiber einen Vertrag schließt, der Werbemaßnahmen für bestimmte Flugverbindungen vorsieht, ist durchaus auch möglich, dass er eine Auslastung (oder einen Ausnutzungsgrad) ([172]) auf den betroffenen Strecken vorhersieht und diese in die Bewertung seiner künftigen Einnahmen einfließen lässt. Die Kommission nimmt hierzu die Äußerung Ryanairs zur Kenntnis, der zufolge Verträge über Marketingdienstleistungsverträge einem Flughafenbetreiber nicht nur Kosten verursachen, sondern sich auch in einem möglichen Gewinn äußern können.

(319) Im Übrigen muss bestimmt werden, ob ein hypothetischer marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer, der den Flughafen Angoulême anstelle der IHK-Flughafen und des SMAC betreiben würde, über den positiven Effekt auf die Inanspruchnahme der im Vertrag über Marketingdienstleistungen vorgesehenen Strecken während der in den Marketing- und Flughafendienstleistungsverträgen vorgesehenen Dauer hinaus in angemessener Weise weiter Vorteile hätte erwarten und quantifizieren können.

(320) Einige Beteiligte, darunter Ryanair in seiner Studie vom 17. Januar 2014, unterstützen diese These. Die Studie vom 17. Januar 2014 beruht auf dem Grundgedanken, dass Marketingdienstleistungen, die von einem Flughafenbetreiber wie der IHK-Flughafen und dem SMAC eingekauft werden, das Image des Flughafens aufwerten und demzufolge die Zahl der diesen Flughafen nutzenden Passagiere — über die Flugverbindungen hinaus, die im Marketing- und Flughafendienstleistungsvertrag genannt sind, und über die vorgesehene Betriebsdauer hinaus — nachhaltig steigern. Aus dieser Studie geht insbesondere hervor, dass sich Marketingleistungen nach Angaben von Ryanair auch nach Ablauf des Vertrags über Marketingdienstleistungen nachhaltig positiv auf die Inanspruchnahme des Flughafens auswirken.

(321) Zunächst ist festzustellen, dass diese Unterlagen keine Information enthalten, die darauf schließen lassen, dass der Flughafenbetreiber beim Abschluss des hier geprüften Vertrags über Marketingdienstleistungen mögliche positive Wirkungen der Marketingdienstleistungsverträge in Betracht gezogen und erst recht nicht quantifiziert hat, die über die betroffenen Flugverbindungen oder die Vertragslaufzeit hinausgegangen wären. Im Übrigen hat Frankreich keine Methode vorgeschlagen, die es ermöglichen würde, den Wert zu schätzen, den ein hypothetischer Wirtschaftsteilnehmer, der den Flughafen Angoulême anstelle der IHK-Flughafen oder des SMAC betreibt, diesen Wirkungen bei der Bewertung der Angemessenheit, die Verträge von 2008 zu schließen, gegebenenfalls beigemessen hätte. Diese Wirkungen — ihr Bestehen unterstellt — wurden von den Betreibern des Flughafens bei der Unterzeichnung der Verträge mit AMS und Ryanair in jedem Fall nicht berücksichtigt.

(322) Auch die Nachhaltigkeit dieser Wirkungen ist im Übrigen den vorliegenden Informationen zufolge sehr ungewiss. Vorstellbar ist, dass die Werbung für Angoulême und seine Region auf der Website von Ryanair für Personen, die diese Website besuchen, beim Zugriff auf Werbung oder kurz danach einen Anreiz dafür darstellen kann, Ryanair-Tickets nach Angoulême zu kaufen. Unwahrscheinlich ist dagegen, dass die Erinnerung an diese Werbung, die beim Aufrufen der Website von Ryanair angezeigt wurde, lange anhält und noch nach mehreren Wochen den Flugticketkauf beeinflusst. Eine Werbekampagne kann eine nachhaltige Wirkung haben, wenn die Werbemaßnahmen über einen oder mehrere Werbeträger realisiert werden, denen die Verbraucher während eines bestimmten Zeitraums häufig ausgesetzt sind. Eine Werbekampagne über große Fernseh- oder Radiosender, sehr häufig aufgerufene Websites und/oder eine Reihe von Plakattafeln im Freien oder an öffentlichen Orten kann beispielsweise eine solche nachhaltige Wirkung haben, wenn die Verbraucher passiv und wiederholt Zugang zu diesen Medien haben. Eine Werbung dagegen, die nur auf die Website von Ryanair beschränkt ist, kann kaum wesentlich über die Dauer des Werbevorgangs hinaus wirken. Im Übrigen werben selbst Inhaber von sehr bekannten Marken immer wieder mit Marketingkampagnen für ihre Marken, wofür es dem Vorbringen von Ryanair zufolge keine vernünftige wirtschaftliche Rechtfertigung gäbe.

(323) Aller Wahrscheinlichkeit nach besuchen die meisten Menschen die Website von Ryanair nicht so häufig, dass eine Werbung auf dieser Website für eine Region nachhaltig in Erinnerung bleibt. Diese Feststellung wird durch die beiden folgenden Aspekte untermauert. Erstens beschränkte sich die Werbung für die Region Angoulême auf der Startseite der Website von Ryanair gemäß dem Vertrag über Marketingdienstleistungen auf fünf Absätze mit je 150 Wörtern unter den Punkten „Top Five Things To Do“ der Seite mit dem Zielort Angoulême/Cognac und auf einen einfachen Link auf der Startseite von www.ryanair.com zu einer vom SMAC benannten Seite in begrenzten und sogar sehr kurzen Zeiträumen (24, 17 und 12 Tage pro Jahr in den ersten drei Jahren). Sowohl die Art der Werbemaßnahmen

([172]) Die Auslastung oder der Ausnutzungsgrad ist definiert als der Anteil der besetzten Sitzplätze in den auf einer Strecke eingesetzten Flugzeugen.

(einfacher Link mit begrenztem Werbewert) als auch ihre Kürze können das zeitliche Nachwirken dieser Maßnahmen nach ihrer Beendigung stark begrenzt haben, zumal diese Werbemaßnahmen sich auf die Website von Ryanair beschränkten und nicht auch über andere Medien liefen. Zweitens betrafen die übrigen im Vertrag mit AMS vorgesehenen Marketingmaßnahmen nur die Internetseite für den Zielort Angoulême. Sehr wahrscheinlich besuchen die meisten Menschen diese Seite nicht besonders häufig und nur dann, wenn sie bereits potenziell an diesem Ziel interessiert sind.

(324) Selbst wenn die Marketingdienstleistungen im Zeitraum der Leistungserbringung zur verstärkten Nutzung der unter den Vertrag über Marketingdienstleistungen fallenden Flugverbindungen haben anregen können, ist eine solche Wirkung über diesen Zeitraum hinaus oder auf anderen Strecken wahrscheinlich vernachlässigbar oder gleich null.

(325) Aus den Studien von Ryanair vom 17. und 31. Januar 2014 geht im Übrigen hervor, dass die Vorteile der Marketingdienstleistungsverträge, die über die in diesen Verträgen genannten Flugverbindungen und die im Marketing- und Flughafendienstleistungsvertrag vorgesehene Betriebsdauer dieser Verbindungen hinausgehen, äußerst ungewiss sind und nicht mit einer Zuverlässigkeit quantifiziert werden können, die von einem umsichtigen marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmer als ausreichend hoch angesehen worden wäre.

(326) Der Studie vom 17. Januar 2014 zufolge sind beispielsweise „… *zukünftige inkrementelle Gewinne über das vorgesehene Ende des Vertrags über Flughafendienstleistungen hinaus von ihrem Wesen her ungewiss*“. In dieser Studie werden zwei Methoden zur Bewertung der positiven Wirkung der Verträge über Marketingdienstleistungen vorgeschlagen, und zwar ein auf dem Cashflow beruhender und ein auf der Kapitalisierung beruhender Ansatz.

(327) Der Cashflow-Ansatz besteht darin, die Gewinne der Verträge über Marketing- und Flughafendienstleistungen in Form von zukünftigen Einnahmen, die dem Flughafenbetreiber durch die Marketingdienstleistungen und den Vertrag über Flughafendienstleistungen entstehen, nach Abzug der entsprechenden Kosten zu bewerten. Der Kapitalisierungsansatz besteht darin, die Verbesserung des Images des Flughafens infolge der Marketingdienstleistungen als einen immateriellen Vermögensgegenstand zu betrachten, der zu dem im Vertrag über Marketingdienstleistungen vorgesehenen Preis angeschafft wird.

(328) In der Studie wird jedoch auf die umfassenden Probleme hingewiesen, die der Kapitalisierungsansatz aufwirft, was die Unzuverlässigkeit der Ergebnisse einer solchen Methode zeigt, und der auf dem Cashflow beruhende Ansatz bevorzugt. In der Studie heißt es insbesondere: „*Der Kapitalisierungsansatz dürfte nur den Anteil der Marketingausgaben berücksichtigen, der den immateriellen Vermögensgegenständen eines Flughafens zuzuweisen ist. Es kann allerdings schwierig sein, den Anteil der Marketingausgaben, der zukünftige Einnahmen für den Flughafen generieren kann (d. h. eine Investition in die immateriellen Vermögensgegenstände des Flughafens), im Verhältnis zu denen, die aktuelle Einnahmen für den Flughafen generieren, zu ermitteln*“. Weiterhin wird betont: „*Zur Umsetzung des Kapitalisierungsansatzes ist es erforderlich, die mittlere Dauer zu schätzen, während der ein Flughafen in der Lage wäre, einen Kunden aufgrund der Marketingkampagne von AMS zu halten. In der Praxis wäre es mangels ausreichender Daten sehr schwierig, die mittlere Dauer der Kundenhaltung zu schätzen*“.

(329) In der Studie vom 31. Januar 2014 wird dagegen eine praktische Anwendung des Cashflow-Ansatzes vorgeschlagen. Nach diesem Ansatz nehmen die Gewinne aus den Verträgen über Marketingdienstleistungen und Flughafendienstleistungen, die über den Ablauf des Vertrags über Marketingdienstleistungen hinausgehen, die Form eines „Endwerts“ an, der für den Zeitpunkt des Vertragsablaufs berechnet wird. Dieser Endwert wird ausgehend von den inkrementellen Gewinnen berechnet, die im letzten Geltungsjahr des Vertrags über Flughafendienstleistungen von den Flughafendienstleistungs- und Marketingdienstleistungsverträgen erwartet werden. Diese Gewinne werden während des folgenden Zeitraums, der genauso lang wie die Laufzeit des Vertrags über Flughafendienstleistungen ist, verlängert und dabei in Abhängigkeit von der Wachstumsrate des Flugverkehrs in Europa und von einem Wahrscheinlichkeitsfaktor, der das Vermögen des Vertrags über Flughafendienstleistungen und des Vertrags über Marketingdienstleistungen widerspiegeln soll, nach Ablauf dieser Verträge weiter zu den Gewinnen des Flughafens beizutragen, korrigiert. Dieses Vermögen, nachhaltige Gewinne zu bewirken, ergibt sich gemäß der Studie vom 31. Januar 2014 aus mehreren Faktoren, zu denen „ein höherer Bekanntheitsgrad und eine stärkere Marke sowie Netzwerkexternalitäten und wiederkehrende Fluggäste“ zählen sollen, ohne dass näher darauf eingegangen wird. Darüber hinaus berücksichtigt diese Methode einen Abzinsungssatz, der die Kapitalkosten widerspiegelt.

(330) Für den Wahrscheinlichkeitsfaktor wird in der Studie ein als konservativ erachteter Satz von 30 % vorgeschlagen. Die sehr theoretische Studie enthält jedoch keine belastbaren quantitativen oder qualitativen Begründungen für diesen Punkt. Der Satz von 30 % beruht auf keinerlei spezifischen Fakten der Tätigkeit von Ryanair oder des Markts für Luftverkehr oder Flughafendienstleistungen. In der Studie wird kein Zusammenhang zwischen diesem Satz und den nur ganz kurz angesprochenen Faktoren (Bekanntheitsgrad, starke Marke, Netzwerkexternalitäten und wiederkehrende Fluggäste) hergestellt, durch die sich angeblich die Gewinne aus den Flughafendienstleistungs- und Marketingdienstleistungsverträgen über deren Ablauf hinaus fortsetzen. Schließlich stützt sich die Studie nicht auf den spezifischen Inhalt der in den einzelnen Verträgen mit AMS vorgesehenen Marketingdienstleistungen, um zu analysieren, in welchem Maße diese Leistungen die genannten Faktoren beeinflussen könnten.

(331) Darüber hinaus wird in der Studie nicht bewiesen, dass Gewinne, die dem Flughafenbetreiber im letzten Geltungsjahr des Vertrags entstehen, mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit über den Ablauf des Vertrags über Flughafendienstleistungen und des Vertrags über Marketingdienstleistungen hinaus anhalten. Ebenfalls nicht bewiesen wird die Relevanz der Wachstumsrate des europäischen Luftverkehrsmarktes für die Bewertung der Effekte eines Vertrags über Flughafendienstleistungen und eines Vertrags über Marketingdienstleistungen für einen bestimmten Flughafen.

(332) Ein nach der von Ryanair vorgeschlagenen Methode berechneter „Endwert" würde daher von einem umsichtigen, marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmer bei der Bewertung, ob ein Vertragsabschluss interessant ist, kaum berücksichtigt werden.

(333) Die Studie vom 31. Januar 2014 zeigt demnach, dass die Cashflow-Methode ebenso wie die Kapitalisierungsmethode nur sehr unsichere und kaum zuverlässige Ergebnisse bringt.

(334) Im Übrigen haben weder Frankreich noch einer der Beteiligten Nachweise dafür beigebracht, dass die von Ryanair in dieser Studie vorgeschlagene Methode oder eine andere Methode zur quantifizierten Berücksichtigung der Gewinne, die über den Ablauf den Flughafen- und Marketingdienstleistungsverträge hinausgehen würden, von Betreibern von Regionalflughäfen, die mit dem von Angoulême vergleichbar sind, tatsächlich angewandt wurde. Frankreich hat im Übrigen keine Stellungnahme zu den Studien vom 17. und 31. Januar 2014 abgegeben und deren Schlussfolgerungen demzufolge im Rahmen dieses Verfahrens nicht gebilligt.

(335) Wie bereits angegeben, zielen zudem die Marketingdienstleistungen, um die es in diesem förmlichen Prüfverfahren geht, ganz offensichtlich auf Personen ab, die die im Vertrag über Marketingdienstleistungen genannte Flugverbindung potenziell nutzen. Wird diese Flugverbindung nach Ablauf des Vertrags über Flughafendienstleistungen nicht mehr angeboten, ist es äußerst unwahrscheinlich, dass sich die Marketingdienstleistungen nach Vertragsablauf weiterhin positiv auf die Nutzung des Flughafens auswirken. Die Wahrscheinlichkeit, dass eine Fluggesellschaft eine Strecke nach Ablauf der Laufzeit, zu der sie sich im Vertrag über Flughafendienstleistungen verpflichtet hat, weiter betreiben möchte, ist nun aber für einen Flughafenbetreiber kaum kalkulierbar. Insbesondere Billigfluggesellschaften haben gezeigt, dass sie das Einrichten und Stilllegen von Strecken sehr dynamisch handhaben. Beim Abschluss eines Geschäfts wie dem, das in diesem förmlichen Prüfverfahren untersucht wird, würde ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer daher nicht darauf setzen, dass die Fluggesellschaft den Betrieb der betroffenen Strecke bei Ablauf des Vertrags verlängern möchte.

(336) Darüber hinaus ist festzustellen, dass ein nach der von Ryanair in der Studie vom 31. Januar 2014 vorgeschlagenen Methode berechneter Endwert nur dann positiv ist (und sich demzufolge positiv auf die voraussichtliche Rentabilität des Vertrags über Flughafendienstleistungen und des Vertrags über Marketingdienstleistungen auswirkt), wenn der von diesen Verträgen erwartete inkrementelle Gewinn im letzten Geltungsjahr des Vertrags über Flughafendienstleistungen positiv ist, denn die Methode besteht darin, von dem im letzten Geltungsjahr des Vertrags über Flughafendienstleistungen erwarteten Gewinn auszugehen und ihn unter Anwendung von zwei Faktoren auf die Zukunft zu projizieren. Der erste Faktor stellt das Gesamtwachstum des europäischen Luftverkehrsmarktes dar und spiegelt den erwarteten Anstieg des Fluggastaufkommens wider. Der zweite ist ein Faktor von 30 %, der schematisch die Wahrscheinlichkeit abbildet, dass die Erfüllung der ausgelaufenen Verträge den Abschluss ähnlicher Verträge in der Zukunft begünstigt, so dass ähnliche Zahlungsströme generiert werden. Wenn nun der im letzten Geltungsjahr des Vertrags über Flughafendienstleistungen erwartete zukünftige inkrementelle Gewinn negativ ausfällt, ist auch der Endwert negativ, so dass der Abschluss ähnlicher wie der ausgelaufenen Verträge dazu führen würde, dass sich die Rentabilität des Flughafens von Jahr zu Jahr verschlechtert.

(337) In der Studie vom 31. Januar 2014 wird dieser Fall ganz kurz angesprochen, wobei lediglich in einer Fußnote ohne Kommentare oder Begründungen angegeben wird: „… *ein Endwert kann nicht berechnet werden, wenn die inkrementellen Gewinne nach Abzug der Zahlungen an AMS im letzten Jahr der betreffenden Vertragslaufzeit negativ sind*" ([173]). Wie nun aber im Folgenden gezeigt wird, bewirken alle betroffenen Verträge im vorliegenden Fall voraussichtliche inkrementelle Zahlungsströme, die bezogen auf den Kapitalwert in jedem Jahr und nicht nur insgesamt negativ sind. Bei diesen Verträgen wäre somit ein nach der von Ryanair vorgeschlagenen Methode berechneter „Endwert" gleich null oder sogar negativ. Die Berücksichtigung eines solchen Endwerts würde demnach die Schlussfolgerung, dass die einzelnen Verträge einen wirtschaftlichen Vorteil beinhalten, nicht infrage stellen.

(338) Abschließend geht aus den vorstehenden Ausführungen hervor, dass der einzige greifbare Gewinn, den ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer von einem Vertrag über Marketingdienstleistungen erwarten würde und bei der Bewertung des Interesses, einen solchen Vertrag abzuschließen, quantifiziert berücksichtigen würde, ein möglicher positiver Effekt der Marketingdienstleistungen auf die Zahl der Passagiere wäre, die die unter die betreffenden Verträge fallenden Flugverbindungen während der in diesen Verträgen vorgesehenen Betriebsdauer der Verbindungen nutzen würden. Die übrigen Gewinne sind nach Auffassung der Kommission zu ungewiss, als dass sie beziffert berücksichtigt würden, und derartige theoretische Gewinne wurden von den Betreibern des Flughafens Angoulême beim Abschluss der in Rede stehenden Verträge nicht berücksichtigt.

([173]) Studie vom 31. Januar 2014, Fußnote 17, freie Übersetzung des englischen Originalwortlauts: „… *ein Endwert kann nicht berechnet werden, wenn die inkrementellen Gewinne nach Abzug der Zahlungen an AMS im letzten Jahr der betreffenden Vertragslaufzeit negativ sind.*"

9.1.3.3. Zur Vergleichbarkeit des Flughafens Angoulême mit anderen europäischen Flughäfen

(339) Nach den neuen Leitlinien kann im Hinblick auf die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers das Vorliegen einer Beihilfe für eine einen Flughafen nutzende Luftverkehrsgesellschaft grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn der für die Flughafendienstleistungen erhobene Preis dem Marktpreis entspricht oder wenn durch eine *Ex-ante*-Analyse, d. h. anhand der zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahme vorliegenden Informationen und der zu diesem Zeitpunkt vorhersehbaren Entwicklungen, aufgezeigt werden kann, dass die Vereinbarung zwischen Flughafen und Luftverkehrsgesellschaft einen positiven inkrementellen Beitrag zum Gewinn des Flughafens leisten wird ([174]).

(340) Im Übrigen wird die Kommission den neuen Leitlinien zufolge „*bei der Prüfung von zwischen einem Flughafen und Luftverkehrsgesellschaften geschlossenen Vereinbarungen … auch berücksichtigen, in welchem Maße die einer Prüfung unterzogenen Vereinbarungen im Rahmen einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens zu betrachten sind*“ ([175]). Im Hinblick auf den ersten Ansatz (Vergleich mit einem „Marktpreis“) hat die Kommission jedoch Zweifel, dass zum jetzigen Zeitpunkt ein geeigneter Referenzwert ermittelt werden kann, der die Feststellung eines tatsächlichen Marktpreises für von Flughäfen angebotene Dienste erlauben würde. Zudem ist nach Auffassung der Kommission die *Ex-ante*-Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität das am besten geeignete Kriterium für die Bewertung von Vereinbarungen, die Flughäfen mit einzelnen Luftverkehrsgesellschaften schließen ([176]).

(341) Im Hinblick hierauf ist festzustellen, dass die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers unter Bezugnahme auf einen auf ähnlichen Märkten festgestellten mittleren Preis grundsätzlich schlüssig sein kann, wenn ein solcher Preis in angemessener Weise festgestellt oder aus anderen Marktindikatoren abgeleitet werden kann. Im Fall der Flughafendienstleistungen trifft diese Methode jedoch möglicherweise nicht in der gleichen Weise zu, denn die Struktur der Kosten und Einnahmen kann sich von einem Flughafen zu einem anderen erheblich unterscheiden. Diese Kosten und Einnahmen sind von der Entwicklungsphase des Flughafens, der Zahl der den Flughafen bedienenden Luftfahrtunternehmen, der freien Kapazität im Hinblick auf das Fluggastaufkommen, dem Zustand der Infrastrukturen und der gebundenen Investitionen, dem möglicherweise unterschiedlichen Regelungsrahmen der einzelnen Mitgliedstaaten sowie den historischen Schulden und Verpflichtungen des Flughafens abhängig ([177]).

(342) Die Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes verkompliziert zudem eine rein vergleichende Untersuchung. Wie der vorliegende Fall verdeutlicht, beruhen die Geschäfte zwischen Flughäfen und Fluggesellschaftlichen nicht auf einer Liste mit öffentlichen Preisen für einzelne Leistungen. Diese Geschäfte unterscheiden sich sehr stark. Sie beinhalten eine Risikoteilung im Hinblick auf die Nutzung und die damit verbundenen kaufmännischen und finanziellen Verantwortlichkeiten, eine Generalisierung der Anreizmechanismen sowie Änderungen der Risikoteilung während der Vertragslaufzeit. Infolgedessen sind die Geschäfte auf der Grundlage eines Preises je Rotation oder je Passagier kaum vergleichbar.

(343) Ryanair zufolge lässt sich der Grundsatz des umsichtigen marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers anwenden, indem bestimmte europäische Flughäfen als Vergleichsgröße herangezogen werden. Nach Auffassung von Ryanair lässt sich der Flughafen Angoulême durch bestimmte ähnliche europäische Flughäfen ersetzen ([178]). In der Studie, die der Kommission dazu vorgelegt wurde, werden die von Ryanair am Flughafen Angoulême gezahlten Entgelte mit denen verglichen, die Ryanair auf diesen als vergleichbar betrachteten Flughäfen zahlt. Ryanair folgert daraus, dass die von diesen anderen Flughäfen verlangten Entgelte geringer als die vom Flughafen Angoulême berechneten sind.

(344) Nach Auffassung der Kommission ist die in der genannten Studie gewählte Methode insofern irrelevant, als sie sich auf Leistungen und Zahlungen beschränkt, die auf dem Vertrag über Flughafendienstleistungen beruhen, und den Vertrag über Marketingdienstleistungen außer Acht lässt. Wie die Kommission bereits festgestellt hat, muss nun aber der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers nach einer gemeinsamen Würdigung der beiden miteinander verknüpften Verträge angewandt werden. Die Schlussfolgerungen der von Ryanair vorgelegten vergleichenden Analyse können daher nicht berücksichtigt werden.

(345) Die Entgelte, die Ryanair auf anderen Flughäfen für Flughafendienstleistungen zahlt, können im Hinblick auf die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers nicht als Vergleichsgröße dienen.

([174]) Siehe Randnummer 53 der neuen Leitlinien.
([175]) Siehe Randnummer 66 der neuen Leitlinien.
([176]) Siehe Randnummern 59 und 61 der neuen Leitlinien.
([177]) Siehe die in Fußnote 69 genannte Entscheidung der Kommission, Randnummern 88 und 89.
([178]) Ryanair stützt seine Analyse auf eine Studie der Wirtschaftsberatung Oxera vom 25. Juni 2012.

(346) Im Übrigen stellt die Kommission fest, dass der Preis, den Ryanair tatsächlich für die Inanspruchnahme der Flughafendienstleistungen des Flughafens Angoulême bezahlt hat, in den Jahren 2008 und 2009 negativ war. Ein negativer Preis, den ein Flughafenbetreiber einer Fluggesellschaft aufgrund einer nicht kostendeckenden Höhe der Flughafenabgaben gewährt, kann zwar mit einer vernünftigen Kalkulation eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers vereinbar sein, jedoch nur unter der Bedingung, dass dieser negative Preis über einen bestimmten Zeitraum durch einen vorweggenommenen Anstieg der durch den Betrieb einer Flugverbindung generierten Einnahmen ausgeglichen wird, unabhängig davon, ob diese Einnahmen luftverkehrsbezogen sind oder nicht. Im vorliegenden Fall hätten die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen jedoch nicht ausreichen können und sich auch über die fünfjährige Laufzeit des Flughafendienstleistungsvertrags nicht in einem notwendigen und ausreichenden Maße entwickeln können.

(347) Schließlich gibt es nur wenige Flughäfen, bei denen ein negativer Preis gerechtfertigt werden könnte, und keiner dieser Flughäfen ist in der Stichprobe enthalten. Die Kommission hält die Merkmale der Flughäfen der Stichprobe für zu verschiedenartig, als dass sie eine zufriedenstellende Prüfungsgrundlage bilden könnten ([179]).

(348) Im Übrigen hat Ryanair nicht gezeigt, inwieweit die in der Studie genannten Flughäfen von Indikatoren her wie z. B. Verkehrsaufkommen, Art des Verkehrs, Art und Umfang der erbrachten Flughafendienstleistungen, Nähe des Flughafens zu einer Großstadt, Einwohnerzahl im Einzugsgebiets des Flughafens, Wohlstand im Umfeld und dem Vorliegen verschiedener geografischer Gebiete, aus denen Passagiere gewonnen werden könnten, hinreichend vergleichbar sind ([180]). Weder Frankreich noch einer der Beteiligten hat im Übrigen geltend gemacht, dass es Flughäfen gibt, die angesichts dieser Kriterien mit dem Flughafen Angoulême hinreichend vergleichbar wären.

(349) Unter diesen Umständen vertritt die Kommission die Auffassung, dass im vorliegenden Fall unter Berücksichtigung aller ihr vorliegenden Informationen bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf die Beziehungen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften nicht von dem in den neuen Luftfahrtleitlinien empfohlenen Ansatz, d. h. von der *Ex-ante*-Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität, abgewichen werden kann. Dieser Ansatz liegt darin begründet, dass ein Flughafenbetreiber ein objektives Interesse daran hat, ein Geschäft mit einer Fluggesellschaft abzuschließen, wenn er in angemessener Weise erwarten kann, dass sich dadurch im Vergleich zu einer kontrafaktischen Situation, in der diese Vereinbarung nicht abgeschlossen würde, seine Gewinne erhöhen (oder seine Verluste verringern), und dies unabhängig von jedem weiteren Vergleich.

9.1.3.4. Schlussfolgerung zur Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

(350) Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass die Kommission bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers auf die Verträge von 2008 den Vertrag über Marketingdienstleistungen und den Vertrag über Flughafendienstleistungen, die gleichzeitig geschlossen wurden, gemeinsam prüfen muss, um zu bestimmen, ob ein hypothetischer marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer, der sich von Rentabilitätsaussichten leiten lässt und anstelle der IHK-Flughafen den Flughafen von Angoulême betreibt, diese Verträge geschlossen hätte. Dazu muss die inkrementelle Rentabilität der Verträge von 2008 über ihre gesamte Laufzeit so bewertet werden, wie dies ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer zum Zeitpunkt des Abschlusses der Verträge getan hätte. Dabei muss Folgendes geschätzt werden:

— das von den Verträgen von 2008 erwartete zukünftige inkrementelle Fluggastaufkommen unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Marketingdienstleistungen auf die Auslastung der unter die Verträge fallenden Strecken;

— die von den Verträgen von 2008 erwarteten zukünftigen inkrementellen Einnahmen unter Einbeziehung der Einnahmen aus Flughafenentgelten und Bodenabfertigungsdiensten, die durch die unter die Verträge fallenden Strecken generiert werden, sowie der nicht flugverkehrsbezogenen Einnahmen, die durch das dadurch bedingte zusätzliche Fluggastaufkommen generiert werden;

— die von den Verträgen von 2008 erwarteten zukünftigen inkrementellen Kosten unter Einbeziehung der Betriebskosten und der möglichen inkrementellen Investitionskosten, die durch die unter diese Verträge fallenden Strecken bewirkt werden, sowie der Kosten für Marketingdienstleistungen.

(351) Diese Berechnungen müssen zukünftige jährliche Zahlungsströme ergeben, die der Differenz zwischen inkrementellen Einnahmen und Kosten entsprechen und gegebenenfalls mit einem den Kapitalkosten des Flughafenbetreibers entsprechenden Satz abgezinst werden müssen. Ein positiver Kapitalwert deutet grundsätzlich darauf hin, dass mit den betreffenden Verträgen kein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wird, während ein negativer Kapitalwert das Vorliegen eines solchen Vorteils aufzeigt.

([179]) Eines der gewählten Vergleichskriterien beruht auf der Zugehörigkeit zur Kategorie der Flughäfen mit einem Fluggastaufkommen von weniger als einer Million Passagieren pro Jahr. Da die vom Flughafen Angoulême berechneten Flughafenabgaben mit denen von Flughäfen verglichen werden, die ein jährliches Fluggastaufkommen von mehreren Hunderttausend Passagieren pro Jahr verzeichnen, ist die Vergleichsgrundlage nicht präzise genug, um angenommen werden zu können.

([180]) Siehe neue Leitlinien, Randnummer 60.

(352) Festzustellen ist, dass im Rahmen einer solchen Bewertung das Vorbringen von Ryanair, die Preise der vom SMAC eingekauften Marketingdienstleistungen würden dem „Marktpreis" entsprechen oder darunter liegen, überhaupt nicht relevant ist. Ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer, der sich von Rentabilitätsaussichten leiten lässt, wäre nicht — auch nicht zu einem dem „Marktpreis" entsprechenden oder niedrigeren Preis — bereit, derartige Leistungen einzukaufen, wenn er absehen würde, dass die inkrementellen Kosten, die durch die Verträge bewirkt werden, trotz der positiven Auswirkungen dieser Dienstleistungen auf die Nutzung der betroffenen Flugverbindungen die inkrementellen Einnahmen vom Kapitalwert her übersteigen würden. In einem solchen Fall würde der „Marktpreis" über dem liegen, was er zu zahlen bereit wäre, und er würde logischerweise auf die betreffenden Leistungen verzichten.

(353) Aus den gleichen Gründen wäre die Tatsache, dass die im Vertrag über Flughafendienstleistungen vorgesehenen Preise möglicherweise den von anderen Betreibern von ein ganz klein wenig vergleichbaren Flughäfen berechneten Preisen entsprechen oder darüber liegen, im Rahmen der vorliegenden Analyse irrelevant, da nicht damit gerechnet werden könnte, dass sie inkrementelle Einnahmen generieren, die ausreichen, um die inkrementellen Kosten zu decken.

9.1.3.5. Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers

(354) Im Hinblick auf die Würdigung der Verträge von 2008 und angesichts der vorstehenden Erwägungen ist darauf hinzuweisen, dass sowohl das Bestehen als auch der Umfang von Beihilfeelementen in diesen Verträgen unter Berücksichtigung der Lage zum Zeitpunkt ihrer Gewährung beurteilt werden müssen ([181]), und zwar insbesondere unter Berücksichtigung der Informationen und Entwicklungen, die zu diesem Zeitpunkt vorgelegen haben bzw. vorhersehbar waren.

(355) Die von den französischen Behörden übermittelten Angaben bestätigen, dass der SMAC eine Prognosestudie vornehmen ließ, die am 14. Juni 2006 übergeben wurde ([182]). Diese Studie befasst sich mit den Aussichten des Flughafens Angoulême für die Zeit nach dem 1. Januar 2007. Ohne näher ins Detail zu gehen, gehen aus diesem Dokument die großen Kostenaggregate hervor, die mit der Einrichtung einer von Ryanair betriebenen Strecke zwischen Angoulême und London verbunden sind. Für ein auf 100 000 Passagiere jährlich geschätztes Fluggastaufkommen gelangt die Studie zu folgendem Ergebnis:

	Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3
Negativer Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung	56 000	56 000	56 000
Marketingbeihilfe	560 000	560 000	560 000
Jährliche Ausgaben zulasten des SMAC	616 000	616 000	616 000

(356) Dieses Dokument ist kein Geschäftsplan, auf dessen Grundlage die Kommission prüfen könnte, ob die Voraussetzung des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers erfüllt ist, denn die bei der Ausarbeitung dieser Prognosen zugrunde gelegten Daten werden nicht genannt und die Annahmen nicht hinreichend erläutert. Zudem wird diese Schätzung über einen Zeitraum von drei Jahren erstellt, obwohl bereits vor dem Vertragsschluss feststand, dass die Verträge von 2008 eine Laufzeit von fünf Jahren haben sollten. Schließlich wurde diese Studie lange vor den Verträgen von 2008 erstellt. Mit ihr sollte nicht bestimmt werden, ob diese Verträge mit Ryanair/AMS in der Form, in der sie vor ihrem Abschluss in Erwägung hätten gezogen werden können, für den Betreiber des Flughafens ausreichend profitabel gewesen wären.

(357) Die Kommission stellt fest, dass diese Prognosen in jedem Fall nahe legen, dass sich der SMAC als Betreiber des Flughafens Angoulême nicht wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter verhalten hat. So geht aus dieser Prognosestudie von 2006 hervor, dass der SMAC bereits zu jedem Zeitpunkt hat wissen müssen, dass die Einrichtung einer von einer Billigfluggesellschaft betriebenen Flugverbindung zwischen Angoulême und London hohe betriebliche Verluste und demzufolge einen erheblichen Finanzierungsbedarf nach sich ziehen kann.

(358) Trotz dieser Informationen, die dem SMAC bei Abschluss der Verträge von 2008 vorlagen, hielt er es nicht für erforderlich, als Grundlage für seine Entscheidung, diese Verpflichtungen einzugehen, im Vorfeld einen Geschäftsplan oder eine vergleichbare betriebswirtschaftliche Analyse für die mit Ryanair und AMS zu schließenden Verträge erstellen zu lassen.

([181]) Siehe beispielsweise das Urteil des Gerichts vom 19. Oktober 2005, Freistaat Thüringen/Kommission, T-318/00, Slg. 2005, II-4179, Randnummer 125.

([182]) Diese Studie wurde von Alliance ELSA durchgeführt.

(359) Ryanair zufolge könne das Nichtvorliegen eines Geschäftsplans zum Zeitpunkt des Abschlusses von Verträgen wie den im Rahmen dieses förmlichen Prüfverfahrens geprüften nicht als Beweis für die Nichterfüllung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers herangezogen werden.

(360) Das Nichtvorliegen eines Geschäftsplans bzw. ganz allgemein einer vor Vertragsabschluss durchgeführten bezifferten Rentabilitätsanalyse ist nun aber ein eindeutiges Anzeichen dafür, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers nicht beachtet wurde. Im vorliegenden Fall gilt dies erst recht, da dem Betreiber des Flughafens Angoulême vor Abschluss der Verträge von 2008 Informationen vorlagen, die an der wirtschaftlichen Rentabilität eines Vertrags über die Einrichtung einer Billigflugverbindung nach London zweifeln ließen.

(361) Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass Frankreich keine Belege dafür beigebracht hat, dass der Flughafenbetreiber zum Zeitpunkt des Abschlusses der Verträge von 2008 eine Risiko-Nutzen-Analyse vorgenommen hat. Frankreich macht im Gegenteil geltend, der Entscheidung des SMAC habe der Wunsch zugrunde gelegen, den Fortbestand des Flughafens Angoulême zu sichern, und er habe sich demzufolge von einem Ziel der regionalen Entwicklung leiten lassen. Diese Behauptung ist allerdings ein weiteres Indiz dafür, dass der Abschluss der Verträge von 2008 mit Ryanair und AMS nicht hauptsächlich von Rentabilitätsaussichten geleitet war.

(362) Bestätigt wird diese Schlussfolgerung nach Auffassung der Kommission durch ihre Bewertung dessen, was eine von einem umsichtigen marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmer durchgeführte Rentabilitätsanalyse für die Verträge von 2008 ergeben hätte.

(363) Dazu hat die Kommission eine eigene Analyse durchgeführt und dabei so, wie es ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer es nach den neuen Leitlinien grundsätzlich getan hätte, nur die inkrementellen Kosten und Einnahmen der Verträge von 2008 zugrunde gelegt. Die berücksichtigten Annahmen und die Ergebnisse der Analyse werden im Folgenden dargestellt.

(364) Die Kommission weist im Zusammenhang mit dieser Analyse darauf hin, dass sowohl Frankreich als auch die Beteiligten nach der Annahme der neuen Leitlinien aufgefordert wurden, Stellungnahmen zu deren Anwendung auf den vorliegenden Fall abzugeben (siehe Erwägungsgründe 8 und 9). Im vorliegenden Fall haben weder Frankreich noch die Beteiligten in der Sache den Ansatz der Kommission bestritten, dass, da kein geeigneter Referenzwert ermittelt werden kann, der die Feststellung eines tatsächlichen Marktpreises für von Flughäfen angebotene Dienste erlauben würde, die Ex-ante-Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität das am besten geeignete Kriterium für die Bewertung der Vereinbarungen zwischen diesen beiden Parteien ist.

a) Zeithorizont

(365) Bei der Bewertung des Interesses, einen Vertrag über Flughafendienstleistungen und/oder einen Vertrag über Marketingdienstleistungen zu schließen, hätte ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer als Zeithorizont für seine Bewertung entweder die Laufzeit der in Rede stehenden Verträge oder den in jedem einzelnen Vertrag vorgesehenen Zeitraum gewählt, d. h. er hätte die inkrementellen Kosten und Einnahmen über den Geltungszeitraum der Verträge bewertet.

(366) Ein längerer Zeitraum wäre nicht gerechtfertigt, denn ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer hätte zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses nicht auf eine Verlängerung der auslaufenden Verträge zu gleichen oder geänderten Konditionen gesetzt, zumal ein normal umsichtiger Betreiber wissen musste, dass Billigfluggesellschaften wie Ryanair dafür bekannt waren und sind, dass sie ihre Tätigkeit — sowohl das Einrichten und Einstellen von Flugverbindungen als auch das Erhöhen oder Verringern der Flugfrequenzen — sehr dynamisch an den Marktentwicklungen ausrichten.

(367) Im Übrigen wurde im Rahmen der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers die Tatsache, dass Ryanair bestimmte Strecken nicht während des gesamten in den Verträgen von 2008 vorgesehenen Zeitraums betrieben hat, nicht berücksichtigt, weil dieser Aspekt bei Abschluss der Verträge weder bekannt noch vorhersehbar war.

(368) Im Folgenden wird die Kommission die bei der Analyse der Verträge von 2008 mit Ryanair/AMS berücksichtigten Annahmen für das Fluggastaufkommen und die inkrementellen Einnahmen und Kosten untersuchen und anschließend das Ergebnis der Analyse dieser Verträge präsentieren.

b) Voraussichtliches inkrementelles Fluggastaufkommen und voraussichtliche Zahl der Rotationen

(369) Die von der Kommission durchgeführte Analyse beruht auf dem inkrementellen Fluggastaufkommen (d. h. der zusätzlichen Anzahl der Passagiere), mit dem ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer und Betreiber des Flughafens Angoulême anstelle des SMAC beim Abschluss der Verträge von 2008 hätte rechnen können. Mit anderen Worten geht es darum, die Zahl der Fluggäste zu schätzen, mit der der Betreiber des Flughafens Angoulême im Jahr 2008 auf der von Ryanair betriebenen Strecke Angoulême-London über die Vertragslaufzeit hinweg hätte rechnen können.

(370) Das voraussichtliche inkrementelle Fluggastaufkommen wurde anhand der Frequenzen, die in den Verträgen über Flughafendienstleistungen und Marketingdienstleistungen für die Strecke Angoulême-London vorgesehen waren, und anhand der daraus resultierenden Zahl der jährlichen Rotationen bestimmt.

(371) Im Übrigen hat die Kommission die Kapazität der von Ryanair eingesetzten Flugzeuge berücksichtigt, d. h. der Boeing 737-800 in der Ausführung mit 189 Plätzen.

(372) Die Kommission nimmt dabei eine Auslastung je Flug von 85 % an. Diese Annahme ist für Ryanair günstig, denn eine Auslastung von 85 % ist hoch. Sie liegt im Übrigen leicht über dem Mittelwert der von Ryanair auf seinem Streckennetz betriebenen Flüge ([183]) und ist genauso hoch wie oder höher als der Wert, den Frankreich in seiner Rekonstruktion der Rentabilitätsanalysen vorschlägt. Obwohl es sich um eine günstige Annahme handelt, kann diese hohe Auslastung nach Auffassung der Kommission berücksichtigt werden, um eine mögliche positive Wirkung der Marketingdienstleistungen auf die Nutzung der unter die einzelnen Verträge fallenden Flugverbindungen miteinzubeziehen, da keine Angaben zu den voraussichtlichen Auswirkungen dieser Dienstleistungen auf die Auslastung vorliegen.

Wenn der Geltungszeitraum eines Vertrags nicht mit vollen Kalenderjahren zusammenfiel, trug die Kommission dem Rechnung, indem sie für jedes Geltungsjahr des Vertrags das voraussichtliche Fluggastaufkommen im Verhältnis zur Anzahl der Tage des Jahres, an denen der Vertrag galt, berechnete.

c) Inkrementelle Einnahmen

(373) Die Kommission hat bei den analysierten Verträgen von 2008 versucht, die inkrementellen Einnahmen, d. h. die durch dieses Geschäft bewirkten Einnahmen, so zu bestimmen, wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer sie prognostiziert hätte.

(374) In Anwendung des Single-Till-Prinzips müssen dabei sowohl die luftverkehrsbezogenen als auch die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen berücksichtigt werden.

(375) Die luftverkehrsbezogenen Einnahmen setzen sich aus den einzelnen Entgelten zusammen, die die Fluggesellschaft an den Flughafenbetreiber zahlen muss. Dazu gehören:

— das „Landeentgelt", d. h. ein Betrag je Rotation (bestehend aus einem Start und einer Landung),

— das „Passagierentgelt", d. h. ein Betrag je Fluggast, und

— das für die Bodenabfertigungsdienste gezahlte Entgelt, das die Form eines Betrags je Rotation annehmen kann, der im Vertrag über Flughafendienstleistungen festgelegt wird.

(376) In den Verträgen von 2008 wurde die Höhe des Landeentgelts und des Passagierentgelts direkt festgelegt. Gemäß Artikel 7.1 des Vertrags über Flughafendienstleistungen wurde die Höhe des Passagierentgelts auf der Grundlage der geltenden Preislisten des Flughafens Angoulême bestimmt. In Artikel 7.3 des Vertrags über Flughafendienstleistungen werden jedoch für die ersten drei Jahre Preisnachlässe vorgesehen. Dieser Nachlass beträgt 57,25 % im ersten Jahr, entsprechend einem Entgelt von 1,18 EUR, 48 % im zweiten Jahr, entsprechend einem Entgelt von 1,44 EUR, und 24 % im dritten Jahr, entsprechend einem Entgelt von 2,10 EUR. Zudem wurde das Landeentgelt in Artikel 7.2 des Vertrags auf 252,29 EUR je Landung festgelegt. Bei der Analyse wurden daher die im Vertrag festgelegten Beträge berücksichtigt.

(377) Im Übrigen sah Artikel 7.4 des Vertrags über Flughafendienstleistungen ein Entgelt für die Bodenabfertigung in Höhe von 195 EUR im ersten Jahr vor. Dieses Entgelt sollte vom zweiten Jahr an auf 245 EUR angehoben werden. Diesen Betrag berücksichtigt die Kommission bei ihrer Analyse.

(378) Zur Berechnung des Aufkommens aus den drei luftverkehrsbezogenen Entgelten, das ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer von dem Vertrag erwartet hätte, verwendete die Kommission die im Vertrag festgelegten Prognosen für die Anzahl der Rotationen (für das Landeentgelt und das Bodenabfertigungsentgelt) und für das zusätzliche Fluggastaufkommen (für das Passagierentgelt) und multiplizierte sie mit den oben genannten Einheitspreisen für die Entgelte.

(379) Die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen verhalten sich im Prinzip in etwa proportional zur Anzahl der Fluggäste, denn die Umsätze der Parkhäuser, Restaurants und sonstigen Einzelhandelsbetriebe im Flughafen sind von der Zahl der Fluggäste abhängig. Gleiches gilt somit für die Einnahmen des Flughafenbetreibers aus diesen Tätigkeiten. Im vorliegenden Fall resultiert jedoch ein erheblicher Anteil der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen auf den Ausgaben der Angestellten des Flughafenbetreibers und der sonstigen Unternehmen, da das Fluggastaufkommen am Flughafen Angoulême nicht sehr hoch ist.

([183]) Siehe http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/

(380) Die inkrementellen nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen hätte ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses nach Auffassung der Kommission wahrscheinlich berechnet, indem er die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen des Flughafens unmittelbar vor Vertragsabschluss zugrunde gelegt hätte. Im vorliegenden Fall beruhen die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen zu einem Großteil auf den Ausgaben der Angestellten des Flughafenbetreibers und der am Flughafen niedergelassenen Unternehmen, da das Fluggastaufkommen nicht sehr hoch ist. Den von Frankreich vorgelegten Informationen zufolge konnte für die Summe der nicht luftverkehrsbezogenen inkrementellen Einnahmen rein aus dem gewerblichen Verkehr ein Wert von […] EUR angesetzt werden. Diese Schätzung ist nach Ansicht der Kommission angemessen.

d) Inkrementelle Kosten

(381) Die inkrementellen Kosten, die ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer, der den Flughafen anstelle der Betreiber des Flughafens Angoulême betreibt, bei jedem Geschäft (umfassend gegebenenfalls einen Vertrag über Flughafendienstleistungen und einen Vertrag über Marketingdienstleistungen) grundsätzlich erwartet hätte, lassen sich in die drei folgenden Kategorien einteilen:

— Kosten für den Einkauf von Marketingdienstleistungen;

— inkrementelle Investitionskosten, die durch die Investitionen bedingt sind, die aufgrund des Geschäfts getätigt werden;

— inkrementelle Betriebskosten, d. h. die Betriebskosten (Personal, diverse Anschaffungen), die bei der Durchführung des Geschäfts möglicherweise entstehen.

(382) Für die Kosten der Marketingverträge hat die Kommission die im Vertrag über Marketingdienstleistungen vorgesehenen Beträge berücksichtigt. Der mit Ryanair geschlossene Vertrag über Marketingdienstleistungen sah in Artikel 3.1 Marketingdienstleistungen im Wert von 400 000 EUR im ersten Jahr, 300 000 EUR im zweiten Jahr und 225 000 EUR im dritten Jahr vor. Diese Beträge hat die Kommission als Kosten der Marketingdienstleistungen berücksichtigt.

(383) Wie bei den Prognosen für das Fluggastaufkommen stellen die voraussichtlichen Marketingzahlungen nicht zwangsläufig die tatsächlich gezahlten Beträge dar, da bestimmte, nach Vertragsabschluss eingetretene Ereignisse zu Abweichungen von den anfänglich vorgesehenen Beträgen haben führen können. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Vertrag vorzeitig gekündigt wird. Diese Ereignisse dürfen jedoch bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers nicht berücksichtigt werden, weil sie nach Abschluss der Verträge eingetreten sind. Bei der Bewertung der Rentabilität der Verträge von 2008 hätte jeder marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsteilnehmer die bei Unterzeichnung des Vertrags vorgesehenen Beträge herangezogen.

(384) Inkrementelle Investitionskosten wurden nicht berücksichtigt, weil die Akten keinen Hinweis darauf enthalten, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer damit gerechnet hätte, im Wesentlichen aufgrund der hier geprüften Verträge bestimmte Investitionen tätigen zu müssen.

(385) Bei der Schätzung der zum Zeitpunkt des Abschlusses der Verträge von 2008 absehbaren inkrementellen Betriebskosten muss sich die Kommission auf die Analyseelemente des Flughafenbetreibers stützen, da sie nicht abschätzen konnte, inwieweit ein Vertrag die einzelnen Kostenpositionen des Flughafens beeinflussen kann.

(386) Die Kommission stellt fest, dass diese Schätzung von der IHK-Flughafen und vom SMAC vor der Unterzeichnung der Verträge von 2008 vorgenommen wurde und somit bei Abschluss dieser Verträge vorlag.

e) Präsentation der Ergebnisse für die mit Ryanair und AMS geschlossenen Verträge

(387) Nachdem somit für den Vertrag alle inkrementellen Einnahmen und Kosten ermittelt wurden, mit denen ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer gerechnet hätte, kann die Kommission für die Verträge von 2008 und für jedes einzelne Jahr der vorgesehenen Laufzeit die erwarteten inkrementellen Zahlungsströme (Einnahmen abzüglich Kosten) bestimmen. Diese Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

Tabelle 12

Erwartete inkrementelle Zahlungsströme der Verträge von 2008

	2008	2009	2010	2011	2012
Auslastung	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Fluggäste je Flug	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

	2008	2009	2010	2011	2012
Fluggäste je Rotation	322	322	322	322	322
Rotationen von April bis Oktober	93	93	93	93	93
Gesamtzahl der Fluggäste	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Höhe der Entgelte	2008	2009	2010	2011	2012
Passagierentgelt	1,18	1,44	2,10	2,76	2,76
Landeentgelt je Rotation	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Abfertigungsentgelt je Rotation	195	245	245	245	245

Inkrementelle Einnahmen	2008	2009	2010	2011	2012
Ertrag aus dem Passagierentgelt	35 336,28	43 122,24	62 886,60	82 650,96	82 650,96
Ertrag aus dem Landeentgelt	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Ertrag aus dem Abfertigungsentgelt	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Summe	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**	**(…)**

Inkrementelle Kosten	2008	2009	2010	2011	2012
Abfertigung und Empfang	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
davon Personal	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
davon Sonstiges	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Marketing	400 000	300 000	225 000	0	0
Summe	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

	2008	2009	2010	2011	2012
Einnahmen	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Ausgaben	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Ergebnis	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

(388) Die Kommission stellt fest, dass bei den Verträgen von 2008 alle jährlichen inkrementellen Zahlungsströme, wie in Tabelle 12 angegeben, negativ sind, und dies, obwohl die Kommission insbesondere für das inkrementelle Fluggastaufkommen und die inkrementellen Kosten für Ryanair günstige Annahmen berücksichtigt hat. Die Kommission stellt weiterhin fest, dass diese Schlussfolgerung auch dann gelten würde, wenn man die inkrementellen Betriebskosten völlig außer Acht lassen und als inkrementelle Kosten nur die Kosten für den Einkauf der Marketingdienstleistung berücksichtigen würde.

(389) Die Kommission stellt daher fest, dass Ryanair und AMS mit den Verträgen, die 2008 mit dem SMAC geschlossen wurden, ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde. Da dieser Vorteil auf speziellen Vertragsbestimmungen mit der betreffenden Fluggesellschaft beruht, ist er selektiv.

9.1.4. *Beeinträchtigung des Handels und Verfälschung des Wettbewerbs*

(390) Wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung von Unternehmen gegenüber deren Wettbewerbern im Handel zwischen Mitgliedstaaten stärkt, ist davon auszugehen, dass der Handel durch die Beihilfe beeinträchtigt wird. Nach einer ständigen Rechtsprechung ([184]) wird der Wettbewerb durch eine Maßnahme bereits verfälscht, wenn der Beihilfeempfänger auf wettbewerbsoffenen Märkten im Wettbewerb zu anderen Unternehmen steht.

(391) Seit dem Inkrafttreten der dritten Phase der Liberalisierung des Luftverkehrs am 1. Januar 1993 ([185]) können die Luftverkehrsunternehmen auf innergemeinschaftlichen Strecken Flüge frei betreiben und eine uneingeschränkte Kabotagegenehmigung erhalten. Der Gerichtshof hat dazu wie folgt erkannt: „*Sofern jedoch ein Unternehmen in einem Sektor tätig ist, … in dem ein tatsächlicher Wettbewerb zwischen Herstellern aus verschiedenen Mitgliedstaaten stattfindet, ist jede Beihilfe, die diesem Unternehmen von der öffentlichen Hand gewährt wird, geeignet, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen, da das Aufrechterhalten dieses Unternehmens auf dem Markt die Mitbewerber daran hindert, ihren Marktanteil zu vergrößern, und ihre Möglichkeiten, ihre Ausfuhren zu erhöhen, verringert*“ ([186]).

(392) Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass die in Rede stehenden Maßnahmen geeignet waren, die Betriebskosten einer Luftfahrtgesellschaft zu senken und einen Anreiz für sie zu schaffen, eine Flugverbindung von einem Flughafen auf einen anderen Flughafen zu verlegen. Die Kommission stellt daher fest, dass die in Rede stehenden Maßnahmen den Wettbewerb verfälschen und den Handel innerhalb der Europäischen Union beeinträchtigen.

9.1.5. *Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe*

(393) Angesichts der vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission fest, dass Ryanair und AMS mit den Verträgen von 2008 Beihilfen erhalten haben.

9.2. **Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt**

(394) Die in Rede stehenden Beihilfen stellen Betriebsbeihilfen dar. Derartige Beihilfen dürfen allerdings nur in begründeten Ausnahmefällen für vereinbar erklärt werden.

(395) Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ([187]) geht im Übrigen hervor, dass Frankreich hätte angeben müssen, auf welcher Rechtsgrundlage die Beihilfen für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden konnten, und hätte nachweisen müssen, dass die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllt waren. Die Kommission forderte Frankreich daher im Einleitungsbeschluss auf, die möglichen Rechtsgrundlagen für die Vereinbarkeit anzugeben und nachzuweisen, ob die geltenden Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllt waren, und dies insbesondere für den Fall, dass die in Rede stehenden Beihilfen als Anlaufbeihilfen für die Einrichtung neuer Strecken zu betrachten wären. Frankreich hat jedoch nie behauptet, dass die geprüften Maßnahmen mit dem Binnenmarkt vereinbare Anlaufbeihilfen seien, und auch keine Rechtsgrundlagen für die Vereinbarkeit genannt oder eine Argumentation vorgebracht, auf deren Grundlage die Vereinbarkeit erklärt werden könnte. Zudem hat keiner der Beteiligten Nachweise für die Vereinbarkeit dieser Maßnahmen mit dem Binnenmarkt beigebracht.

(396) Die Kommission hält es dennoch für zweckmäßig zu prüfen, inwieweit diese Beihilfen als Beitrag zur Einrichtung neuer Strecken für vereinbar erklärt werden könnten.

([184]) Urteil des Gerichts vom 30. April 1998, Het Vlaamse Gewest/Kommission, T-214/95, Slg. 1998, II-0717.

([185]) Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1), Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8) und Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 15).

([186]) Siehe insbesondere Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C-305/89, Slg. 1991, I-1603.

([187]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 28. April 1993, Italien/Kommission, C-364/90, Slg. 1993, I-02097, Randnummer 20.

(397) In denen neuen Leitlinien heißt es hierzu: „*Was Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsgesellschaften angeht, wendet die Kommission die in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze ab dem 4. April 2014 auf alle angemeldeten Anlaufbeihilfemaßnahmen an, über die sie zu beschließen hat, selbst wenn die Maßnahmen vor diesem Datum angemeldet wurden. Rechtswidrige Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsgesellschaften werden nach der Bekanntmachung der Kommission über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln anhand der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Vorschriften geprüft. Entsprechend wendet die Kommission auf vor dem 4. April 2014 gewährte rechtswidrige Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsgesellschaften die in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze nicht an*“ ([188]).

(398) In den Leilinien von 2005 hieß es dagegen: „*Beihilfen zur Finanzierung von Flughafeninfrastruktur oder Überwindung von Anlaufschwierigkeiten, die ohne Genehmigung gewährt wurden und damit gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag verstoßen, werden von der Kommission auf der Grundlage dieser Leitlinien geprüft, wenn die Gewährung nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union erfolgt. Andernfalls erfolgt die Prüfung nach den Regeln, die zum Zeitpunkt der Gewährung galten*“ ([189]).

(399) Da die Verträge von 2008 nach dem Inkrafttreten der Leitlinien von 2005 geschlossen wurden, bilden diese Leitlinien die geltende Rechtsgrundlage.

(400) Nach Randnummer 27 der Leitlinien von 2005 können Betriebsbeihilfen für Luftfahrtunternehmen (ebenso wie Anlaufbeihilfen) nur in Ausnahmefällen und unter strengen Auflagen in den am stärksten benachteiligten Regionen Europas für vereinbar angesehen werden, nämlich in den unter die Ausnahmebestimmung des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV fallenden Regionen sowie in Regionen in äußerster Randlage oder mit geringer Bevölkerungsdichte.

(401) Der Flughafen Angoulême liegt in keiner solchen Region, so dass diese Ausnahmeregelung nicht auf ihn zutrifft.

(402) Die Kommission stellt fest, dass weder Frankreich noch einer der Beteiligten die Vereinbarkeit dieser Maßnahmen mit dem Binnenmarkt nachgewiesen haben, und zwar weder auf der Grundlage der Leitlinien von 2005 noch auf einer anderen Grundlage.

(403) Da die unter Randnummer 79 der Leitlinien von 2005 festgelegten Kriterien für Anlaufbeihilfen kumulativ sind, hält die Kommission es für zweckmäßig, die in Ziffer 5.2 dieser Leitlinien unter den Buchstaben i und k genannten Vereinbarkeitsvoraussetzungen zu prüfen.

(404) Was Voraussetzung i (Geschäftsplan zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit und Auswirkungen der neuen Flugverbindung auf konkurrierende Strecken) anbelangt, forderte die Kommission Frankreich auf anzugeben, ob derartige Geschäftspläne erstellt wurden, und gegebenenfalls Kopien zu übermitteln. Weder Frankreich noch einer der Beteiligten haben das Vorliegen derartiger Geschäftspläne nachgewiesen. Aus den Erklärungen von Ryanair/AMS geht zudem hervor, dass kein Geschäftsplan ausgearbeitet wurde, um die Wirtschaftlichkeit der Strecke über einen wesentlichen Zeitraum nach Gewährung der Beihilfe nachzuweisen. Keine *Ex-ante*-Analyse auf der Grundlage der Daten, die der Fluggesellschaft zum Zeitpunkt des Abschlusses der Verträge von 2008 vorlagen, hat es ermöglicht, die Wirtschaftlichkeit der Flugverbindung zwischen dem Flughafen Angoulême und dem von London-Stansted nachzuweisen. Die unter Buchstabe i genannte Voraussetzung ist demnach nicht erfüllt.

(405) Die Voraussetzung k (Rechtsmittel) sieht vor, dass in den einzelnen Mitgliedstaaten Nachprüfungsverfahren vorgesehen werden müssen, um sicherzustellen, dass die Beihilfen ohne Diskriminierung gewährt werden. Die Kommission stellt fest, dass zum Zeitpunkt des Abschlusses der Verträge von 2008 kein Nachprüfungsverfahren vorgesehen war, mit dem eine Diskriminierung bei der Gewährung der Anlaufbeihilfen hätte abgestellt werden können. Die unter Buchstabe k genannte Voraussetzung ist daher ebenfalls nicht erfüllt.

9.3. **Schlussfolgerung**

(406) Die vom SMAC mit Ryanair und AMS geschlossenen verfahrensgegenständlichen Verträge von 2008 stellen staatliche Beihilfen dar, die nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

10. **ALLGEMEINE SCHLUSSFOLGERUNG**

(407) Nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV muss der Mitgliedstaat jede beabsichtigte Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen anmelden. Der betreffende Mitgliedstaat darf die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission eine abschließende Entscheidung erlassen hat. Im vorliegenden Fall haben die französischen Behörden weder die Ausgleichsleistungen an den Betreiber des Flughafens Angoulême noch die Verträge von 2008 angemeldet. Zudem wurden die Beihilfen gezahlt, bevor die Kommission eine abschließende Entscheidung dazu erlassen hat.

([188]) Randnummer 174 der neuen Leitlinien.
([189]) Randnummer 85 der Leitlinien von 2005.

(408) Angesichts der vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission fest, dass die Ausgleichsleistungen, die der Flughafen Angoulême erhalten hat, rechtswidrige staatliche Beihilfen darstellen, die jedoch nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

(409) Die Beträge, die im Rahmen der Erfüllung der Verträge von 2008 im Zusammenhang mit der Tätigkeit von Ryanair und AMS gezahlt wurden, stellen dagegen rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfen dar.

11. **RÜCKFORDERUNG**

(410) Nach ständiger Rechtsprechung ist die Kommission, wenn sie die Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt feststellt, befugt, den betreffenden Mitgliedstaat zu verpflichten, die Beihilfe aufzuheben oder umzugestalten ([190]). Nach Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates ([191]) „entscheidet die Kommission in Negativentscheidungen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen …, dass der betreffende Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger zurückzufordern (nachstehend ‚Rückforderungsentscheidung' genannt). Die Kommission verlangt nicht die Rückforderung der Beihilfe, wenn dies gegen einen allgemeinen Grundsatz des Gemeinschaftsrechts verstoßen würde."

(411) Mit der Aufforderung an den betreffenden Mitgliedstaat, die mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfen zurückzufordern, bezweckt die Kommission die Wiederherstellung der früheren Lage ([192]). Im Hinblick hierauf ist das Ziel nach Auffassung der Kommission erreicht, wenn die Beihilfeempfänger die rechtswidrig als Beihilfe erhaltenen Beträge zurückgezahlt haben und damit den Vorteil, den sie gegenüber ihren Mitbewerbern besessen haben, verloren haben. Dadurch ist die Lage vor der Zahlung der Beihilfe wiederhergestellt ([193]).

(412) Im vorliegenden Fall würde mit der Rückforderung der so festgestellten rechtswidrigen Beihilfen gegen keinen allgemeinen Grundsatz des Unionsrechts verstoßen. Im Besondern haben weder Frankreich noch einer der Beteiligten dahingehend argumentiert.

(413) Demzufolge muss Frankreich alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um von Ryanair und AMS die über die Verträge von 2008 rechtswidrig gewährten Beihilfen zurückzufordern.

(414) Die zurückzufordernden Beihilfebeträge müssen wie folgt bestimmt werden. Es ist davon auszugehen, dass mit den Verträgen von 2008 für jedes Jahr, in dem diese Verträge gegolten haben, Beihilfen in jährlich gleicher Höhe gewährt wurden. Jeder dieser Beträge ist anhand des negativen Teils des zum Zeitpunkt des Abschlusses der Verträge von 2008 vorhersehbaren inkrementellen Zahlungsstroms (Einnahmen abzüglich Kosten), der in Tabelle 12 aufgeführt ist, zu berechnen. Diese Beträge entsprechen den Summen, die jedes Jahr vom Betrag der Marketingdienstleistungen hätten abgezogen werden müssen (oder auf die den Fluggesellschaften berechneten Flughafenentgelte und Bodenabfertigungsentgelte hätten aufgeschlagen werden müssen), damit der Kapitalwert des Vertrags positiv ist, d. h. damit der Vertrag den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllt.

(415) Zur Berücksichtigung des selektiven Vorteils, der Ryanair und AMS in Anwendung der Verträge von 2008 verschafft wurde, können die im vorangehenden Erwägungsgrund genannten Beträge, was von Frankreich entsprechen nachzuweisen ist, angepasst werden in Abhängigkeit von i) der Differenz zwischen den ex post festgestellten tatsächlichen Zahlungen von Ryanair für das Landeentgelt, das Passagierentgelt und das Bodenabfertigungsentgelt in Anwendung des Vertrag über Flughafendienstleistungen zum einen und den voraussichtlichen (*ex ante*) Zahlungsströmen zu diesen Einnahmenpositionen, die in Tabelle 12 aufgeführt sind, zum anderen, und ii) der Differenz zwischen den *ex post* festgestellten tatsächlichen Marketingzahlungen an Ryanair und AMS in Anwendung des Vertrags über Marketingdienstleistungen zum einen und den entsprechenden in Tabelle 12 aufgeführten voraussichtlichen (*ex ante*) Marketingkosten zum anderen.

(416) Nach Auffassung der Kommission ist der tatsächliche Vorteil, der Ryanair und AMS verschafft wurde, auf die tatsächliche Laufzeit der Verträge von 2008 beschränkt, denn nach der Kündigung dieser Verträge haben Ryanair und AMS keine Leistungen in Form von Marketingzahlungen mehr erhalten. Infolgedessen reduzieren sich die oben berechneten Beihilfebeträge im Zusammenhang mit den Verträgen von 2008 für die Jahre, in denen der Vertrag nicht mehr gegolten hat (insbesondere aufgrund der vorzeitigen Auflösung im Einvernehmen der Parteien), auf null.

([190]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 1973, Kommission/Deutschland, C-70/72, Slg. 1973, 00813, Randnummer 13.

([191]) Verordnung (EG) Nr. 659/1999 vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1).

([192]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994, Spanien/Kommission, C-278/92, C-279/92 und C- 280/92, Slg. 1994, I-4103, Randnummer 75.

([193]) Urteil des Gerichtshofes vom 17. Juni 1999, Belgien/Kommission, C-75/97, Slg. 1999, I-3671, Randnummern 64-65.

(417) Tabelle 13 enthält die relevanten Angaben zu den Beträgen, auf deren Grundlage die zurückzufordernden Beträge berechnet wurden. Diese Beträge bestehen aus den voraussichtlichen inkrementellen Zahlungsströmen (Einnahmen abzüglich Kosten), die sich aus der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers ergeben, jedoch mit Reduzierungen für die Jahre, in denen die Verträge nicht mehr gegolten haben.

Tabelle 13

Angaben zu den zurückzufordernden Beträgen der Verträge von 2008

Vorläufiger Betrag der aufgrund dieser Regelung gewährten Beihilfe (EUR) ([1])					Zurückzufordernder vorläufiger Betrag der Beihilfe (EUR) (Hauptforderung)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) Im Hinblick auf die Berechnung der Zinsen wird davon ausgegangen, dass die Beihilfe am 31. Dezember des jeweiligen Jahres gewährt wurde.

(418) Wie oben ausgeführt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass Ryanair und AMS im Hinblick auf die Anwendung der Beihilfevorschriften eine einzige Wirtschaftseinheit bilden und dass die Verträge über Marketingdienstleistungen und über Flughafendienstleistungen, die gleichzeitig am 8. Februar 2008 geschlossen wurden, als ein einziges Geschäft anzusehen sind. Infolgedessen vertritt die Kommission die Auffassung, dass Ryanair und AMS für die vollständige Rückzahlung der im Rahmen der Verträge von 2008 erhaltenen Beihilfen gesamtschuldnerisch haften.

(419) Der von 2008 bis 2009 in Anwendung der Verträge von 2008 tatsächlich gezahlte Beihilfebetrag beläuft sich auf schätzungsweise insgesamt 868 695 EUR.

(420) Die französischen Behörden müssen den genannten Betrag innerhalb von vier Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses zurückfordern.

(421) Dabei müssen die französischen Behörden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission ([194]) zum Betrag der Beihilfen die Zinsen für die Rückforderung von dem Zeitpunkt an, zu dem die in Rede stehenden Beihilfen dem Unternehmen tatsächlich zur Verfügung stand, bis zu deren tatsächlicher Rückzahlung addieren ([195]). Da im vorliegenden Fall die Zahlungen, aus denen diese Beihilfen bestehen, komplex sind und mehrmals jährlich bzw. bei bestimmten Einnahmenkategorien sogar kontinuierlich geflossen sind, hält die Kommission es im Hinblick auf die Berechnung der Rückforderungszinsen für annehmbar, als Zahlungszeitpunkt der Beihilfen das Jahresende, d. h. den 31. Dezember des jeweiligen Jahres, anzusehen.

(422) Stößt ein Mitgliedstaat bei der Durchführung auf unvorhergesehene und unvorhersehbare Schwierigkeiten oder Umstände, die von der Kommission nicht in Erwägung gezogen wurden, können diese Probleme der Kommission zur Beurteilung vorgelegt und dabei geeignete Änderungen der vorgeschlagen werden. In diesem Fall müssen die Kommission und der Mitgliedstaat redlich zusammenwirken, um diese Schwierigkeiten unter vollständiger Beachtung der Bestimmungen des AEUV zu überwinden ([196]).

(423) Die Kommission fordert Frankreich daher auf, ihr die Probleme, auf die es bei der Durchführung des Beschlusses stößt, unverzüglich vorzulegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Zahlungen, die vom Département Charente, von der Communauté d'agglomération du grand Angoulême und von der Communauté des communes de Braconne Charente in Anwendung des Vertrags vom 23. Mai 2002 über die Bedingungen der Finanzierung des Betriebs und der Entwicklung des Flughafens Angoulême Brie Champniers sowie vom Syndicat mixte des aéroports de Charente in Anwendung des Untervertrags über die Verwaltung vom 22. Januar 2009 und

([194]) Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1).
([195]) Siehe Artikel 14 Absatz 2 der (genannten) Verordnung (EG) Nr. 659/1999.
([196]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 2. Februar 1989, Kommission/Deutschland, C-94/87, Slg. 1989, 175, Randnummer 9, und Urteil des Gerichtshofs vom 4. April 1995, Kommission/Italien, C-348/93, Slg. 1995, 673, Randnummer 17.

der Verpflichtungserklärung vom 8. August 2011 zugunsten der Industrie- und Handelskammer von Angoulême und SNC-Lavalin geleistet wurden, sind staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV, die Frankreich unter Verletzung des Artikels 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt hat.

(2) Die Zahlungen zugunsten von Ryanair und Airport Marketing Services, die vom Syndicat mixte des aéroports de Charente in Anwendung des Vertrags über Flughafendienstleistungen und des Vertrags über Marketingdienstleistungen vom 8. Februar 2008 geleistet wurden, sind staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV, die Frankreich unter Verletzung des Artikels 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt hat.

Artikel 2

(1) Die Zahlungen, die vom Département Charente, von der Communauté d'agglomération du grand Angoulême und von der Communauté des communes de Braconne Charente in Anwendung des Vertrags vom 23. Mai 2002 über die Bedingungen der Finanzierung des Betriebs und der Entwicklung des Flughafens Angoulême Brie Champniers sowie vom Syndicat mixte des aéroports de Charente in Anwendung des Untervertrags über die Verwaltung vom 22. Januar 2009 zugunsten der Industrie- und Handelskammer von Angoulême geleistet wurden, sind staatliche Beihilfen, die nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

(2) Die Zahlungen, die vom Syndicat mixte des aéroports de Charente zugunsten von SNC-Lavalin in Anwendung der Verpflichtungserklärung vom 8. August 2011 geleistet wurden, sind nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar, sofern Frankreich der Kommission nachweist, dass der über die gesamte Vertragslaufzeit gezahlte Gesamtbetrag nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Nettokosten unter Berücksichtigung eines angemessenen Kapitalertrags und unter Ausschluss der mit der kommerziellen Entwicklung des Flughafens verbundenen Kosten — zu decken.

(3) Frankreich übermittelt der Kommission binnen vier Monaten nach Ablauf des 2011 zwischen dem Syndicat mixte des aéroports de Charente und SNC-Lavalin geschlossenen Vertrags einen Bericht, aus dem hervorgeht, dass die Höhe des SNC-Lavalin gewährten Ausgleichs unter Berücksichtigung eines angemessenen Kapitalertrags über die gesamte Vertragslaufzeit hinweg mit Artikel 5 des Beschlusses 2012/21/EU vereinbar ist.

(4) Die Beihilfen zugunsten von Ryanair und Airport Marketing Services, die vom Syndicat mixte des aéroports de Charente in Anwendung des Vertrags über Flughafendienstleistungen und des Vertrags über Marketingdienstleistungen, die am 8. Februar 2008 mit Ryanair und Airport Marketing Services geschlossen wurden, gezahlt wurden, sind mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

Artikel 3

(1) Frankreich fordert die in Artikel 2 Absatz 4 genannten Beihilfen von den Empfängern zurück. Ryanair und Airport Marketing Services haften gesamtschuldnerisch für die Rückzahlung der Beihilfen.

(2) Die Rückforderungsbeträge umfassen Zinsen, die von dem Tag, an dem die Beihilfen den Empfängern zur Verfügung gestellt wurden, bis zur tatsächlichen Rückzahlung berechnet werden.

(3) Die Zinsen werden nach Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 und nach der Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission ([197]) zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 anhand der Zinseszinsformel berechnet.

(4) Frankreich stellt mit dem Tag des Erlasses dieses Beschlusses alle ausstehenden Zahlungen für die in Artikel 2 Absatz 4 genannten Beihilfen ein.

Artikel 4

(1) Die in Artikel 2 Absatz 4 genannten Beihilfen werden sofort in wirksamer Weise zurückgefordert.

(2) Frankreich stellt sicher, dass dieser Beschluss innerhalb von vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

([197]) Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission vom 30. Januar 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 82 vom 25.3.2008, S. 1).

Artikel 5

(1) Frankreich übermittelt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses die folgenden Informationen:

a) Beihilfebeträge, die in Anwendung von Artikel 3 zurückzufordern sind;

b) ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen;

c) Unterlagen, die belegen, dass eine Rückzahlungsanordnung an die Empfänger ergangen ist.

(2) Frankreich unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 2 Absatz 4 genannten Beihilfen abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Frankreich unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Frankreich ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die von den Empfängern bereits zurückgezahlt wurden.

Artikel 6

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 23. Juli 2014

Für die Kommission

Joaquín ALMUNIA

Vizepräsident