BESLUIT (EU) 2015/1226 VAN DE COMMISSIE

van 23 juli 2014

betreffende steunmaatregel SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) die door Frankrijk ten uitvoer is gelegd ten gunste van de Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, de SNC-Lavalin, Ryanair en Airport Marketing Services

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2014) 5080)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea ([1]),

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken ([2]), en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) Bij schrijven van 26 januari 2010 heeft de luchtvaartmaatschappij Air France een klacht ingediend over voordelen die de luchtvaartmaatschappij Ryanair in een aantal regionale en lokale Franse luchthavens zou genieten. Met betrekking tot de luchthaven van Angoulême Brie Champniers (hierna „de luchthaven van Angoulême" genoemd) was in deze klacht ook sprake van financiële bijdragen waarvan de beheerder van deze luchthaven, de Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême (hierna „de CCI van Angoulême" genoemd), de begunstigde zou zijn geweest.

(2) Bij schrijven van 16 maart 2010 heeft de Commissie de Franse autoriteiten een niet-vertrouwelijke versie van de klacht toegezonden en tevens verzocht de gewraakte maatregelen toe te lichten. De Franse autoriteiten hebben gereageerd bij schrijven van 31 mei en 7 juni 2010.

(3) Bij schrijven van 2 november 2011 heeft Air France aanvullende gegevens ter staving van haar klacht toegezonden. De Commissie heeft deze elementen aan Frankrijk overgelegd en bij schrijven van 5 december 2011 om aanvullende gegevens verzocht. Op 22 december 2011 hebben de Franse autoriteiten om een verlenging van de antwoordtermijn verzocht, waarmee de Commissie bij brief van 4 januari 2012 heeft ingestemd. De Franse autoriteiten hebben hun opmerkingen en antwoorden bij brief van 20 januari 2012 toegezonden.

(4) Bij brief van 21 maart 2012 heeft de Commissie Frankrijk in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure van artikel 108, lid 2, VWEU ten aanzien van de potentiële steunmaatregelen ten gunste van de luchthaven van Angoulême en de luchtvaartmaatschappij Ryanair. Het besluit van de Commissie (hierna „het inleidingsbesluit" genoemd) is op 25 mei 2012 bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([3]).

(5) De Franse autoriteiten hebben hun opmerkingen en hun antwoorden op de vragen in het inleidingsbesluit en op de latere vragen van de Commissie respectievelijk op 22 mei 2012 en 21 september 2012 ingediend.

(6) De maatschappijen Air France, Ryanair en Airport Marketing Services (hierna „AMS" genoemd, hebben hun opmerkingen ingediend binnen de termijn die daarvoor in het inleidingsbesluit was vastgesteld. Bij brieven van 20 augustus 2012 en 3 mei 2013 heeft de Commissie haar opmerkingen toegezonden aan de Franse autoriteiten. De Franse autoriteiten hebben de Commissie bij brieven van 12 september 2012 en 7 juni 2013 ervan in kennis gesteld dat zij geen aanvullende opmerkingen hadden.

([1]) Met ingang van 1 december 2009 zijn de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag respectievelijk de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna „VWEU" genoemd) geworden. De bepalingen in beide verdragen zijn inhoudelijk identiek. In het kader van dit besluit moeten verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 VWEU waar nodig worden begrepen als verwijzingen naar, respectievelijk, de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag. Bij het VWEU zijn ook enkele wijzigingen in de terminologie aangebracht, zoals de vervanging van „Gemeenschap" door „Unie", van „gemeenschappelijke markt" door „interne markt" en van „Gerecht van eerste aanleg" door „Gerecht". In dit besluit wordt de terminologie van het VWEU gebruikt.

([2]) PB C 301 van 5.10.2012, blz. 1.

([3]) PB C 149 van 25.5.2012, blz. 29.

(7) De Commissie heeft aanvullende opmerkingen van Ryanair ontvangen op 13 april 2012, 10 april 2013, 20 december 2013, 17 januari 2014 en 31 januari 2014. Deze aanvullende opmerkingen zijn aan de Franse autoriteiten doorgezonden bij brieven van respectievelijk 13 juli 2012, 3 mei 2013, 9 januari 2014, 23 januari 2014 en 4 februari 2014. De Franse autoriteiten hebben de Commissie bij brieven van 17 juli 2012, 4 juni 2013, 29 januari 2014, 3 februari 2014 en 21 mei 2014 ervan in kennis gesteld dat zij geen aanvullende opmerkingen hadden.

(8) Op 24 februari, 13 maart en 19 maart 2014 heeft de Commissie naar aanleiding van de vaststelling van de richtsnoeren van de Unie voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (hierna „de nieuwe richtsnoeren" genoemd) ([4]) heeft de Commissie Frankrijk en de belanghebbenden verzocht hun opmerkingen kenbaar te maken over de toepassing van de nieuwe richtsnoeren op met name deze zaak. Op 19 maart 2014 hebben de Franse autoriteiten opmerkingen hierover ingediend.

(9) Daarnaast is op 15 april 2014 een mededeling in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([5]) bekendgemaakt waarin de lidstaten en belanghebbenden wordt verzocht hun opmerkingen over onder andere deze zaak kenbaar te maken in het licht van de inwerkingtreding van de nieuwe richtsnoeren. De maatschappijen Air France en Transport and Environment hebben opmerkingen ingediend binnen de daarvoor vastgestelde termijn. Bij brief van 28 mei 2014 heeft de Commissie deze opmerkingen aan de Franse autoriteiten doorgezonden. Frankrijk heeft de Commissie bij brief van 21 mei 2014 ervan in kennis gesteld dat zij geen opmerkingen had.

2. FEITELIJK KADER

2.1. Exploitanten en eigenaren van luchthaveninfrastructuur

(10) Tot 2011 werd de luchthaven van Angoulême door de CCI van Angoulême beheerd. Bij ministerieel besluit van 20 september 2002 is de concessie voor de luchthaven van Angoulême door de Staat, die op dat ogenblik eigenaar was van de luchthaven, voor vijf jaar overgedragen aan de CCI van Angoulême. In de overeenkomst ([6]) tussen de CCI van Angoulême en de Staat was bepaald dat de CCI van Angoulême verantwoordelijk was voor de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van de luchthaven. Hiertoe beschikte de CCI van Angoulême als exploitant en beheerder van de luchthaven van Angoulême (hierna „de CCI-luchthaven" genoemd) over een boekhouding die gescheiden was van die van de algemene dienst van de CCI van Angoulême ([7]). Bij prefectoraal besluit van 22 december 2006 is de eigendom van de luchthaven van Angoulême vervolgens overgedragen aan het Syndicat mixte des aéroports de Charente (hierna „het SMAC" genoemd). Op 1 januari 2007 is het SMAC dus in de plaats getreden van de Staat als concessiegever. Vanaf die datum vallen alle investeringen en financieringen van de luchthaven onder de verantwoordelijkheid van het SMAC.

(11) Het SMAC, dat bevoegd is voor de aanleg, de uitrusting, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de luchthaven van Angoulême, omvat de Conseil général de la Charente (hierna „de CG16" genoemd), de communauté d'agglomération du grand Angoulême (hierna „de COMAGA" genoemd), de communauté des communes de Braconne Charente (hierna „de CCBC" genoemd), de CCI van Angoulême, de communauté des communes de Cognac (hierna „de CCC" genoemd) en de Chambre de Commerce et d'Industrie de Cognac. Zoals aangegeven in het inleidingsbesluit ([8]) is in de statuten van het SMAC bepaald dat de uitgaven in verband met de luchthaven van Angoulême worden verdeeld over haar leden.

(12) Na een verlenging van de aan de CCI van Angoulême verleende concessie tot en met 31 december 2008 heeft het SMAC op 22 januari 2009 een uitbestedingscontract met de CCI van Angoulême gesloten (hierna „het uitbestedingscontract van 2009" genoemd). Vanaf 1 januari 2009 vielen de in het kader van de luchthavenexploitatie verrichte investeringen drie jaar lang onder de bevoegdheid van het SMAC en niet langer van de CCI-luchthaven.

(13) Na een aanbestedingsprocedure kwamen het beheer en de exploitatie van de luchthaven op 1 januari 2012 in handen van de particuliere onderneming SNC-Lavalin ([9]).

2.2. Kenmerken en gebruik van de luchthaven

(14) Zoals aangegeven in het inleidingsbesluit is de luchthaven van Angoulême gelegen in het departement Charente en staat ze open voor commercieel nationaal en internationaal verkeer. Ze ligt op 75 km van de luchthavens van Périgueux en Limoges, op 80 km van de luchthaven van Niort en op ongeveer 120 km van de luchthavens van La Rochelle en Bordeaux.

([4]) PB C 99 van 4.4.2014, blz. 3.
([5]) PB C 113 van 15.4.2014, blz. 30.
([6]) Concessieovereenkomst van 22 april 2002, hierna „de concessieovereenkomst" genoemd.
([7]) Artikel 37 van het bestek van de concessieovereenkomst.
([8]) Zie overweging 13 van vorengenoemd inleidingsbesluit, tabel 2.
([9]) Zoals aangegeven in overweging 23 van het inleidingsbesluit heeft het SMAC gekozen voor een openbare aanbestedingsprocedure.

Tabel 1

Luchthavens in de nabijheid van de luchthaven van Angoulême ([1])

	Niort	Périgueux	Limoges	La Rochelle	Bordeaux
Reistijd in min.	93	106	79	119	102
Traject in km	108	110	97	156	127

([1]) Voor de reistijden en afstanden in deze tabel is uitgegaan van de routeplanner van Michelin en van de snelste route.

(15) In april 2007 is een door Twin JET geëxploiteerde lijnverbinding tussen Angoulême en Lyon waarvoor openbaredienstverplichtingen (ODV) golden, onderbroken. In 2008 en 2009 heeft Ryanair van april tot en met oktober een verbinding naar Londen Stansted met drie retourvluchten per week geëxploiteerd. Van 2004 tot en met 2011 bestond het commerciële verkeer van de luchthaven van Angoulême voor het overige voornamelijk uit vluchten van vliegclubs en heliclubs en uit zakellijke vluchten.

(16) Wat het passagiersverkeer betreft, zoals samengevat in tabel 2 hieronder, kan de luchthaven van Angoulême worden ingedeeld in categorie D in de zin van punt 15 van de communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven van 2005 ([10]) (hierna „de richtsnoeren van 2005" genoemd).

Tabel 2

Verkeer en vliegbewegingen op de luchthaven van Angoulême ([1])

	Passagiers	Aandeel Ryanair	% lijnverbindingen	Vliegbewegingen
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]) Verkeer en vliegbewegingen volgens de brief van de Franse autoriteiten van 20 januari 2012.
([2]) Cijfers voor de maanden januari tot en met november 2011.

(17) Uit de analyse van de financiële situatie van de luchthaven van Angoulême blijkt dat het beheer van het platform in de betrokken perioden zeer verlieslatend was. In totaal bedroegen de aan de beheerder van de luchthaven betaalde bijdragen uit hoofde van de exploitatie van de luchthaven in de periode 2004-2011 10 232 310 EUR ([11]). De door de beheerder van de luchthaven in de periode 2004-2011 verrichte niet door de centrale overheid gefinancierde investeringen bedroegen 1 277 000 EUR. Zij werden eerst gefinancierd door de betrokken lokale en regionale overheden en vervolgens door het SMAC en de CCI-luchthaven ([12]).

([10]) PB C 312 van 9.12.2005, blz. 1.
([11]) Zie overweging 28 van dit besluit.
([12]) Zie overweging 21 van dit besluit.

3. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE MAATREGELEN

3.1. Financiële steun aan de luchthaven

3.1.1. *Contractueel kader van de subsidies voor de luchthaven*

(18) In het kader van een partnerschapsovereenkomst ([13]) (hierna „de overeenkomst van 2002" genoemd) met de CCI van Angoulême hebben de CG16, de COMAGA en de CCBC een deel van de investeringen en het exploitatietekort van de luchthaven van Angoulême voor hun rekening genomen. Deze overeenkomst is gesloten na de toekenning van een concessie voor plaatselijke openbare uitrusting. Als gevolg hiervan hebben de CG16, de COMAGA en de DDBC tot en met 31 december 2006 financiële bijdragen verleend aan de CCI van Angoulême voor de exploitatie van de luchthaven ([14]). Vanaf 1 januari 2007 heeft het SMAC de verbintenissen in het kader van de overeenkomst van 2002 overgenomen.

(19) In het kader van het uitbestedingscontract van 2009 heeft het SMAC het exploitatietekort van de CCI-luchthaven voor de periode 2009-2011 gedekt. De verdeelsleutel voor de bijdragen van de leden van het SMAC blijft, voor wat betreft de uitgaven ten laste van de luchthaven van Angoulême, voor deze periode dezelfde als die in de overeenkomst van 2002.

(20) Tot slot wordt de luchthaven van Angoulême, zoals eerder aangegeven, sinds 1 januari 2012 door de onderneming SNC-Lavalin beheerd in het kader van een door het SMAC ([15]) gegunde overheidsopdracht voor 6 jaar. Elke kandidaat voor de aanbesteding ([16]) moest een strategisch oriëntatieplan voorleggen met een „basisscenario" ([17]) en een „proactief scenario" ([18]). De keuze van de concessiegever viel op het tweede scenario.

3.1.2. *Investeringen in infrastructuur*

(21) De bijzonderheden over de daadwerkelijk door de verschillende publieke overheden aan de CCI-luchthaven betaalde bijdragen voor de financiering van investeringen in luchthaveninfrastructuur zijn vermeld in het inleidingsbesluit ([19]). De Commissie wijst erop dat de niet door de centrale overheid gefinancierde investeringen die de CCI-luchthaven heeft verricht in de periode 2004-2011, 1 277 000 EUR bedroegen. Zij werden gefinancierd door de betrokken lokale en regionale overheden (de CG16, de COMAGA en de CCBC), en vervolgens door het SMAC en de CCI-luchthaven.

(22) Deze investeringen waren bestemd voor de verlenging van de baan met 50 m zodat de luchthaven van Angoulême de nodige technische kenmerken bezat om onderdak te bieden aan luchtvaartmaatschappijen die kunnen bijdragen aan de toename van het luchtverkeer. De Franse autoriteiten voeren voorts aan dat de werkzaamheden voor de aanleg van de terminal en de modulaire installaties met name tot doel hadden te voldoen aan de normen voor publiek toegankelijke ruimten.

(23) Sinds 1 januari 2012 is het SMAC belast met de verantwoordelijkheid voor en het beheer van de investeringen voor de aanleg en de uitrusting van de luchthaven, met uitzondering van de overheidsprerogatieven. Er is weliswaar geen definitief programma vastgesteld, maar voor de periode 2012-2017 zijn die investeringen op 1 200 000 EUR ([20]) geschat.

([13]) Overeenkomst van 23 mei 2002 betreffende de financieringsvoorwaarden voor de exploitatie en de ontwikkeling van de luchthaven van Angoulême Brie Champniers.

([14]) De verdeelsleutel voor deze bijdragen is gepreciseerd in tabel 2 van het inleidingsbesluit.

([15]) Aanbestedingsdocument van de SNC-Lavalin van 19 juli 2011, door het SMAC aanvaard op 8 augustus 2011 krachtens een besluit van 23 juni 2011.

([16]) Aanbestedingsbericht, op 9 maart 2011 bekendgemaakt in de BOAMP nr. 48-B, aankondiging nr. 222.

([17]) Het basisscenario komt overeen met de doelstellingen en de resultaten die volgens de exploitant verifieerbaar en haalbaar zijn tijdens de duur en onder de uitvoeringsvoorwaarden van de aan hem toevertrouwde opdracht, rekening houdend met de economische context, de specifieke kenmerken van de markt en de conjunctuur van het luchtvervoer, alsook met de situatie en de bijzondere omgeving van het platform.

([18]) Het proactieve scenario is bedoeld om de ontwikkeling van commerciële lijnvluchten zeker te stellen. In dit scenario worden de gevolgen voor de rekeningen van de luchthaven en in voorkomend geval de vergoeding van de exploitant, alsook de financiële implicaties van de door het SMAC te verstrekken aanvullende financiële bijdragen buiten de opdracht geëvalueerd.

([19]) Zie overweging 30 van het (vorengenoemde) inleidingsbesluit, tabel 3.

([20]) Besluit van het SMAC van 23 juni 2011.

3.1.3. *Financiering van de kosten voor overheidstaken*

(24) Investeringen die rechtstreeks verband houden met overheidstaken zijn expliciet uitgesloten van de werkingssfeer van de overeenkomst van 2002. Volgens de Franse autoriteiten omvatten deze kosten ([21]) de operationele uitgaven en de uitgaven voor veiligheids- ([22]) en beveiligingsuitrusting ([23]) Deze uitgaven zijn als volgt uitgesplitst:

Tabel 3

Uitgaven voor beveiliging en veiligheid

(in EUR)

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

(25) Deze uitgaven zijn gedekt naar rato van de afschrijvingen door de luchthavengelden en van de aanvullende subsidies van het Interventiefonds voor luchthavens en luchtvervoer (Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien — FIATA), die zijn vervangen door een verhoging van de luchthavengelden vanaf 2008. De in artikel 1609 quatervicies van het algemene belastingwetboek („Code général des impôts") vastgestelde luchthavengelden worden geïnd door exploitanten van luchthavens die in het laatste kalenderjaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn, een verkeersvolume van meer dan 5 000 inkomende of uitgaande passagiers noteerden. De lijst van de betrokken luchthavens en het tarief van de voor elke luchthaven geldende luchthavengelden zijn vastgesteld in een ministerieel besluit ([24]).

(26) Volgens de gegevens van de Franse autoriteiten zijn de aldus geïnde middelen als volgt uitgesplitst:

Tabel 4

Opbrengst van de aan de financiering van de overheidsactiviteiten toegewezen middelen

(in EUR)

Jaar	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Opbrengst van de luchthavengelden	45 560	48 704	26 087	30 657	32 673	11 995	130 734	82	1 359	1 644
Verhoging	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
Totaal	434 560	180 506	322 726	366 841	340 479	602 770	916 924	838 444	584 071	134 984

3.1.4. *Exploitatiesubsidies:*

(27) Tot in 2008 hebben de CG16, de COMAGA en de CCBC het exploitatietekort en de annuïteiten van leningen voor hun rekening genomen overeenkomstig het bepaalde in de overeenkomst van 2002, en dekte de CCI van Angoulême het saldo van het eventuele tekort met een bijdrage van haar algemene dienst ([25]). Het plafond voor het door de partijen bij de overeenkomst van 2002 gedekte jaarlijkse tekort, dat oorspronkelijk op 350 000 EUR was vastgesteld, is verhoogd met ingang van 2004. Het SMAC heeft het totale exploitatietekort van de CCI-luchthaven gecompenseerd vanaf 2008 en na 1 januari 2009, datum waarop het SMAC zich daartoe heeft verbonden in het kader van het uitbestedingscontract van 2009.

([21]) Naast de financiële stromen in verband met de door de centrale overheid gefinancierde investeringen als bedoeld in overweging 24 van dit besluit worden in overweging 43, tabel 4, van het inleidingsbesluit de financiële stromen in verband met de exploitatie vermeld.
([22]) Brandweervoertuigen, voertuig om dieren en vogels te verjagen, omheiningen.
([23]) Installaties voor de controles van passagiers en hun ruimbagage.
([24]) Zie deel 8.1.1.2 van dit besluit.
([25]) Zie overweging 36 van het inleidingsbesluit.

(28) De totale in de periode 2004-2011 aan de CCI-luchthaven betaalde bijdragen voor de exploitatie van de luchthaven van Angoulême zijn hieronder weergegeven:

Tabel 5

Bedrag van de door der CCI-luchthaven ontvangen exploitatiesubsidies

(in duizend EUR)

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

(29) Sinds 2012 is de exploitatie in het kader van een overheidsopdracht toegewezen aan de SNC-Lavalin. In het hierboven beschreven basisscenario en proactieve scenario (zie voetnoten 17 en 18) zijn, afhankelijk van de voorlopige berekening van het exploitatieresultaat, het maximumbedrag van de door het SMAC gefinancierde aanvullende bijdrage en de hoogte van de aan de concessiehouder toegekende forfaitaire vergoeding aangegeven. Door de SNC-Lavalin werden de volgende offertes ingediend:

Tabel 6

Plafond voor de aan de SNC-Lavalin toegekende exploitatiesubsidies en vergoeding — Basisscenario

(in EUR incl. belastingen)

Jaar	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Aanvullende bijdrage	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Vergoeding	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Totaal	580 400	543 400	553 400	536 400	529 400	521 400

Tabel 7

Plafond voor de aan de SNC-Lavalin toegekende exploitatiesubsidies en vergoeding — Proactief scenario

(in EUR incl. belastingen)

Jaar	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Aanvullende bijdrage	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Vergoeding	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400
Totaal	644 122	604 871	627 816	563 630	520 628	475 789

3.2. **Tariefkader voor de luchthaven van Angoulême**

(30) De CCI van Angoulême heeft vier opeenvolgende tariefbesluiten vastgesteld, waarvan de laatste twee zijn goedgekeurd door het SMAC:

Tabel 8

Luchtvaartheffingen op de luchthaven van Angoulême

(in EUR)

	Tarieven per 15/6/2003	Tarieven per 1/12/2005	Tarieven per 1/1/2009	Tarieven per 1/6/2010
Landing	Meerdere tranches	Meerdere tranches	Meerdere tranches	Meerdere tranches

(in EUR)

	Tarieven per 15/6/2003	Tarieven per 1/12/2005	Tarieven per 1/1/2009	Tarieven per 1/6/2010
Landing B737-800	284,56	296,77	296,81	305,94
Bebakening	26,25	27,35	27,35	35
Parkeren (per uur en per ton boven de 2 uur)	0,25	0,26	0,26	0,27
EU-passagiers	3,61	3,76	2,76	2,85
Heffing voor passagiers met een handicap en met beperkte mobiliteit ([1])	—	—	—	0,42

([1]) „Redevance passagers handicapés et à mobilité réduite — Redevance PHMER"

(31) Voor maatschappijen die lijnvluchten aanbieden, kon een specifieke overeenkomst worden gesloten afhankelijk van de gevraagde diensten en konden kortingen worden toegekend ([26]).

3.3. **Betrekkingen met Ryanair**

3.3.1. *Contracten met Ryanair en Airport Marketing Services*

(32) Naar aanleiding van de bekendmaking van een Europese oproep tot het indienen van projecten ([27]) zijn op 8 februari 2008 twee contracten gesloten tussen het SMAC en de luchtvaartmaatschappij Ryanair enerzijds en AMS, een volledige dochteronderneming van Ryanair, anderzijds. Doel van beide contracten (hierna „de overeenkomsten van 2008" genoemd) was te voorzien in een regelmatige luchtverbinding tussen Angoulême en Londen Stansted.

(33) Het contract met Ryanair heeft betrekking op luchthavendiensten (hierna „het contract voor luchthavendiensten" genoemd). Het contract met AMS (hierna „het contract voor marketingdiensten" genoemd) heeft betrekking op diensten voor promotie en marketing voor de route.

(34) De overeenkomsten van 2008 zijn gesloten voor een duur van vijf jaar vanaf de opening van de route ([28]). Hoewel geen vergelijkbare contracten met andere luchtvaartmaatschapijen zijn gesloten, zijn al die tariefmaatregelen opgenomen in het tariefbesluit van 1 maart 2009. In dit besluit is een „bijdrage in de kosten voor de ontwikkeling van de route" vermeld van respectievelijk 15 EUR, 12 EUR en 9 EUR per passagier voor de eerste drie jaren na de opening van de route, met een plafond van respectievelijk 400 000 EUR, 300 000 EUR en 225 000 EUR. In het tariefbesluit van 2010 komt deze maatregel niet voor.

3.3.2. *Contract voor luchthavendiensten*

(35) Volgens het contract voor luchthavendiensten verbindt Ryanair zich ertoe drie verbindingen per week aan te bieden in de zomerperiode ([29]). Zoals aangegeven in het inleidingsbesluit ([30]) kent het SMAC aan Ryanair voorts bepaalde kortingen toe ten opzichte van de geldende algemene tarifering:

Tabel 9

Door Ryanair te betalen luchthavenheffingen

(in EUR)

Jaar	2008	2009	2010	2011	2012
Heffing per passagier	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76

([26]) Zie overweging 35, tabel 9, van dit besluit met betrekking tot Ryanair.
([27]) PB S 144-179348 van 28.7.2007.
([28]) Artikel 2.1 van beide contracten.
([29]) Artikel 4.1 van het contract voor luchthavendiensten.
([30]) Zie de overwegingen 55 en verder van het inleidingsbesluit.

(in EUR)

Jaar	2008	2009	2010	2011	2012
Landingsheffingen per retourvlucht	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Grondafhandelingsheffing per retourvlucht	195	245	245	245	245

(36) Het SMAC heeft zich ertoe verbonden de hoogte van deze heffingen te handhaven over de hele duur van het contract en geen andere directe of indirecte heffingen toe te passen ([31]). Tot slot voorzag het contract voor luchthavendiensten in een boete ten laste van Ryanair ingeval de maatschappij het contract opzegt ([32]). Overeenkomstig deze bepaling moest Ryanair in geval van opzegging van het contract vóór het einde van het derde contractjaar een bedrag van 17 000 EUR voor het vierde jaar en 8 500 EUR voor het vijfde jaar betalen.

3.3.3. *Contract voor marketingdiensten*

(37) Het contract voor marketingdiensten berust expliciet op de verbintenis van Ryanair om de in het contract voor luchthavendiensten beschreven route Angoulême — Londen Stansted te exploiteren ([33]). Bij dit contract verbindt AMS zich ertoe de eerste drie contractjaren marketingdiensten te verlenen op de website van Ryanair in ruil voor een betaling door het SMAC ([34]).

(38) Hoewel het contract voor marketingdiensten is ondertekend door AMS, was erin ([35]) bepaald dat, in geval van opzegging door Ryanair vóór het einde van het derde toepassingsjaar van het contract, laatstgenoemde aan het SMAC een boete van 50 000 EUR voor het vierde jaar en 25 000 EUR voor het vijfde jaar moest betalen.

3.3.4. *Uitvoering van het contract door het SMAC, de CCI van Angoulême en Ryanair/AMS*

(39) In 2008 en 2009 waren de commerciële activiteiten van Ryanair goed voor 95 tot 97 % van het verkeer van de luchthaven van Angoulême. Deze activiteiten maakten 25 tot 28 % uit van de totale theoretische capaciteit van de luchthaven, die door de Franse autoriteiten op 100 000 passagiers per jaar was geschat.

(40) De financiële stromen tussen de luchthavenbeheerder, het SMAC, Ryanair en AMS zijn voor de periode 2008-2010 als volgt uitgesplitst:

Tabel 10

Financiële stromen in de periode 2008-2010

(in EUR)

Jaar	2008	2009	2010	Totaal
Heffingen	54 086	70 294	0	124 380
Marketingondersteuning ([1])	400 000	300 000	0	700 000
Netto-overdracht ([2])	454 086	370 294	0	824 380

([1]) De betalingen uit hoofde van het contract voor marketingdiensten zijn rechtstreeks door het SMAC aan AMS uitgekeerd.
([2]) Bij deze overdracht is geen rekening gehouden met andere inkomsten of uitgaven in verband met de activiteiten van Ryanair.

(41) De overeenkomsten van 2008 zijn na 2009 niet langer ten uitvoer gelegd. Nadat de voortzetting van de dienst in 2010 eerst afhankelijk was gesteld van de staking van de betalingen in het kader van het contract voor marketingdiensten voor een bedrag van 225 000 EUR voor het derde jaar en 400 000 EUR voor het vierde jaar, en vervolgens van de handhaving van de bedragen van de diensten in het kader van het contract voor marketingdiensten, waarbij de dienst evenwel werd beperkt tot de twee zomermaanden in plaats van de acht maanden waarin het contract voorzag, gaf Ryanair kennis van haar besluit om de route stop te zetten.

([31]) Artikel 6 van het contract voor luchthavendiensten.
([32]) Artikel 10.3 van het contract voor luchthavendiensten.
([33]) Artikel 1 van het contract voor marketingdiensten.
([34]) Zie overweging 60 van het inleidingsbesluit.
([35]) Artikel 7 van het contract voor marketingdiensten.

(42) Op 28 juni 2010 diende het SMAC een verzoek tot vergoeding van de schade als gevolg van de staking van de activiteiten in bij het Tribunal administratif de Poitiers. Ryanair heeft de zaak voorgelegd aan het internationaal arbitragehof van Londen, waarvan het SMAC de bevoegdheid inmiddels heeft betwist voor de Raad van State. Die laatste procedure is nog aanhangig.

4. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE FORMELE ONDERZOEKSPROCEDURE

(43) In het kader van haar besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure heeft de Commissie enerzijds haar twijfels geuit ten aanzien van de financiële bijdragen voor de luchthavenexploitanten ([36]).

(44) In de eerste plaats heeft de Commissie twijfels geuit over de werkingssfeer van de niet-economische activiteiten die door de overheid kunnen worden gefinancierd. De Commissie heeft namelijk benadrukt dat de opneming van alle activiteiten van de luchthaven van Angoulême in de werkingssfeer van een dienst van algemeen economisch belang (hierna „DAEB" genoemd) op een kennelijke beoordelingsfout ten aanzien van het eerste Altmark-criterium kan berusten ([37]).

(45) Ten tweede heeft de Commissie twijfels geuit over de inachtneming van het tweede Altmark-criterium, volgens hetwelk de parameters voor de berekening van het bedrag van de compensatie van de gefinancierde activiteiten vooraf moeten worden vastgesteld.

(46) Ten derde heeft de Commissie twijfels geuit omtrent de hoogte van de compensatie van de kosten als gevolg van de openbaredienstverplichtingen ten gunste van de SNC-Lavalin (derde Altmark-criterium). Ten vierde, ten slotte, heeft de Commissie ernstige twijfels geuit over de procedure voor de selectie van de dienstverleners (vierde Altmark-criterium), alsook over de periode waarin de luchthaven door de SNC-Lavalin werd geëxploiteerd, aangezien geen gegevens over de concurrerende inschrijving beschikbaar waren.

(47) Daarnaast heeft de Commissie twijfels geuit over de maatregelen ten gunste van Ryanair. Nadat de Commissie het bestaan van een potentieel verband tussen het contract voor luchthavendiensten en het contract voor marketingdiensten had vastgesteld, was zij namelijk van oordeel dat Ryanair geen marktprijs heeft betaald voor het gebruik van de luchthavendiensten ([38]).

5. OPMERKINGEN VAN FRANKRIJK

5.1. Financiële steun aan de luchthaven

5.1.1. *Kwalificatie als staatssteun*

5.1.1.1. Het begrip economische activiteit

a) Entiteiten die de luchthaven exploiteren

(48) De Franse autoriteiten merken in de eerste plaats op dat het SMAC verantwoordelijkheden heeft behouden op het gebied van investeringen en commercieel beleid. Het SMAC is de enige ondertekenaar van de contracten met Ryanair. De Franse autoriteiten zijn van oordeel dat deze deelname aan de exploitatie van de luchthaven wordt gerechtvaardigd door de taken van algemeen belang die onder de verantwoordelijkheid van de overheid vallen.

b) Rechtsgrondslag voor de beoordeling van de overheidsfinanciering voor infrastructuur

(49) De Franse autoriteiten zijn van oordeel dat de financiering voor luchthaveninfrastructuur in het licht van de richtsnoeren van 1994 ([39]) moet worden beoordeeld. Zij zijn in dit verband van mening dat punt 12 daarvan iedere controle op deze financiering in het licht van het staatssteunrecht uitsluit. Zij voegen hieraan toe dat er op het vlak van de beoordeling van de luchthavenactiviteiten en -infrastructuur vóór de inwerkingtreding van de richtsnoeren van 2005 geen rechtszekerheid was. Het standpunt van het Gerecht van de Europese Unie zou niet toereikend zijn geweest om het economische karakter van de beheers- en exploitatieactiviteiten van een luchthaven duidelijk vast te stellen.

([36]) Zie overweging 175 van het (vorengenoemde) inleidingsbesluit.
([37]) Zie arrest van 24 juli 2003, zaak C-280/00, Trans GmbH en Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Jurispr. 2003, blz. I-7747.
([38]) Zie overweging 240 van het (vorengenoemde) inleidingsbesluit.
([39]) Richtsnoeren van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag en van artikel 61 van de EER-overeenkomst op steunmaatregelen van de staten in de luchtvaartsector (PB C 350 van 10.12.1994, blz. 5).

c) Overheidsprerogatieven

(50) De Franse autoriteiten wijzen erop dat de Commissie in haar beschikking betreffende de luchthaven van Leipzig ([40]) heeft geoordeeld dat bepaalde luchthaveninfrastructuur voor de uitoefening van prerogatieven in verband met de openbare veiligheid, brandbestrijding en operationele veiligheid niet als economische activiteiten kunnen worden aangemerkt. Volgens de Franse autoriteiten worden die veiligheids- en beveiligingstaken ([41]) gefinancierd uit de opbrengst van de luchthavengelden ([42]). Die luchthavengelden worden jaarlijks vastgesteld op basis van de te dekken kosten en worden geïnd door natuurlijke of rechtspersonen die luchthavens exploiteren en wier activiteiten goed zijn voor meer dan 5 000 verkeerseenheden ([43]). Die regeling zou worden gerechtvaardigd door de specifieke veiligheids- en beveiligingseisen, die verder gaan dan de gewone operationele vereisten.

(51) De Franse autoriteiten preciseren dat bepaalde aldus gefinancierde uitgaven niet volledig worden gedekt ([44]). Voorts zouden de door de luchthavenexploitanten gemelde gegevens voor het lopende jaar en de twee voorafgaande jaren controles kunnen worden gecontroleerd.

(52) De Franse autoriteiten verklaren dat die regeling niet tot enige overcompensatie leidt. Enerzijds zouden de luchthavengelden pas worden gebruikt voor de terugbetaling van de uitgaven nadat de gemelde gegevens zijn geverifieerd. Anderzijds zouden de investeringen worden gecompenseerd naar rato van de voorzieningen voor investeringen. Vervolgens zou een positief saldo worden overgedragen naar de volgende jaren, met financiële kosten ten laste van de exploitant. De Franse autoriteiten verwijzen in dit verband naar een frequent financieringstekort in verband met de luchthavengelden als gevolg van de hogere veiligheids- en beveiligingskosten ([45]).

(53) Voorts preciseren de Franse autoriteiten dat de CCI van Angoulême nog andere kosten draagt in verband met de uitoefening van overheidsprerogatieven, conform de overeenkomst en het bestek van de concessie. In dit verband zou de exploitant de vluchtinlichtingendienst ([46]) op zich hebben genomen als de overheid geen luchtverkeersleidingsdienst verzorgde. Bovendien zou de exploitant aan de overheid een bijdrage in de kosten van die dienst hebben betaald als de overheid deze activiteit voor haar rekening nam ([47]). Op grond van de subovereenkomst tussen de CCI en het SMAC zou de CCI van Angoulême de AFIS-dienst buiten de diensturen van de overheid hebben verzekerd. Volgens de Franse autoriteiten zijn de uit deze taken voortvloeiende, door de CCI van Angoulême gedragen kosten de volgende:

(in duizend EUR)

Jaar	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AFIS	113	114	115	117	125	122	82	63	44	37
Verkeersleiding luchthaven	0	0	0	0	0	0	240	0	0	0
Totaal	113	114	115	117	125	122	322	63	44	37

(54) Tot slot vermelden de Franse autoriteiten de financiering van de werkzaamheden voor de renovatie van de verkeerstoren in 2004 en 2005 door de CCI van Angoulême, de lokale overheden en het SMAC voor een bedrag van 84 800 EUR, alsook de werkzaamheden voor bebakening en ononderbroken stroomvoorziening voor een bedrag van 89 300 EUR.

5.1.1.2. Bestaan van een selectief voordeel

(55) Met betrekking tot de financiering van de infrastructuur en de exploitatie buiten de werkingssfeer van de overheidsactiviteiten benadrukken de Franse autoriteiten in de eerste plaats dat de overheden die hebben bijgedragen aan de financiering van de luchthaven van Angoulême, niet alleen een rendabiliteitsdoelstelling nastreefden. Zij hebben ook rekening gehouden met de economische en sociale gevolgen voor de regio. Bijgevolg is het criterium van de particuliere marktdeelnemer in een markteconomie niet toereikend om deze financieringen te rechtvaardigen. De

([40]) Beschikking 2008/948/EG van de Commissie van 23 juli 2008 betreffende maatregelen van Duitsland ten gunste van DHL en Flughafen Leipzig/Halle GmbH C 48/06 (ex N 227/06) (PB L 346 van 23.12.2008, blz. 1).
([41]) Volgens de Franse autoriteiten omvatten deze activiteiten maatregelen om dieren en vogels te verjagen.
([42]) De regeling voor luchthavengelden als bedoeld in artikel 1609 *quatervicies* van de Code général des impôts (algemeen belastingwetboek) en in het ministerieel besluit van 30 december 2009 betreffende de meldingen door luchthavenexploitanten voor de vaststelling van het tarief van de luchthavengelden per passagier.
([43]) Een verkeerseenheid komt overeen met één passagier of 100 kg post of vracht.
([44]) Omheiningen worden bijvoorbeeld slechts voor 50 % van de kosten ervan gedekt.
([45]) De uitgaven voor veiligheid en beveiliging zouden tussen 1999 en 2010 6,4 maal hoger zijn geweest.
([46]) Service *Air Flight Information Service* (AFIS).
([47]) Volgens de Franse autoriteiten is een dergelijke bijdrage betaald voor het boekjaar 2008.

Franse autoriteiten geven evenwel aan dat het SMAC de exploitatie van de luchthaven wenste te optimaliseren om zijn bijdrage te beperken. Om hun standpunt kracht bij te zetten, wijzen de Franse autoriteiten op het contractueel vastgelegde plafond voor het tekort dat is ingevoerd na de aanbesteding, en op de rationalisering van het verwachte tempo van de investeringen tijdens de duur van de overeenkomst.

5.1.1.3. Ongunstige beïnvloeding van de mededinging en het handelsverkeer

(56) De Franse autoriteiten stellen dat de financiële overheidssteun ten gunste van de luchthaven van Angoulême de mededinging niet ongunstig beïnvloedt. Aangezien de luchthavens van Périgueux, Limoges, Niort, La Rochelle en Bordeaux zich op meer dan 60 minuten rijden ([48]) van de luchthaven van Angoulême bevinden, vinden zij dat die luchthavens niet tot het verzorgingsgebied van laatstgenoemde dienen te worden gerekend.

(57) Bovendien zou de luchthaven van Niort niet geschikt zijn voor commerciële vluchten en zou er op deze luchthaven nauwelijks verkeer zijn. De luchthaven van Périgueux zou slechts geschikt zijn voor tweemotorige turbopropvliegtuigen met een capaciteit van minder dan 60 zitplaatsen, die niet beantwoorden aan de kenmerken van de Europese toestellen voor de middellange afstand waarover de meeste lowcostmaatschappijen beschikken. De analyse van het passagiersverkeer met Londen vanuit Bordeaux, Limoges en La Rochelle zou geen significante verschillen tonen als gevolg van de opening en de sluiting van de route Angoulême — Londen Stansted:

Pax Londen	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]) Deze sterke verkeerstoename zou verband houden met de ingebruikneming van de terminal Billi voor lowcostverkeer in juni 2010.

(58) Voorts zijn de Franse autoriteiten van mening dat de treinverbindingen met Angoulême niet in concurrentie staan met de luchtverbinding naar Londen. Gezien het verschil in prijs en reistijd met de HST en de Eurostar zouden dit afzonderlijke markten zijn. Bovendien zou de intermodaliteit tussen de HST en de luchthaven van Bordeaux vrijwel onbestaand zijn omdat de verbinding Tours — Angoulême — Bordeaux geen hogesnelheidsverbinding is.

(59) Meer in het algemeen verwijzen de Franse autoriteiten naar de luchthavenrichtsnoeren van 2005 waarin is bepaald dat *„er bij financiële steun aan kleine regionale luchthavens (categorie D) weinig kans [is] op concurrentievervalsing of beïnvloeding van het handelsverkeer in een mate die in strijd is met het algemeen belang"*. Ondanks bovenstaande overwegingen zijn de Franse autoriteiten van mening dat alleen de luchthavens van Bordeaux, Limoges en La Rochelle, wat betreft hun verkeer en kenmerken, tot het verzorgingsgebied van de luchthaven van Angoulême kunnen worden gerekend.

(60) Het feit dat Ryanair een verbinding naar Londen Stansted heeft geopend vanaf de luchthavens van La Rochelle en Limoges zou evenwel betekenen dat luchtvaartmaatschappijen hen als afzonderlijke markten beschouwen. Voorts zou de reistijd van de stad Angoulême naar de luchthavens van Bordeaux, Limoges en La Rochelle, die gelijk is aan de vliegtijd tussen de luchthavens van Angoulême en Londen Stansted, de inwoners van Angoulême ontmoedigen.

(61) De Franse autoriteiten zijn dan ook van oordeel dat niet is voldaan aan het criterium van ongunstige beïnvloeding van de mededinging, en dat de bezwaren van de Commissie betreffende de overheidsfinanciering ten gunste van de luchthaven van Angoulême niet als gegrond kunnen worden beschouwd, aangezien één van de essentiële voorwaarden voor de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU in dit geval niet is vervuld.

([48]) De Franse autoriteiten baseren deze drempel op besluit NN 21/06 van de Commissie van 16 mei 2006, Verenigd Koninkrijk — City of Derry Airport (PB C 272 van 9.11.2006, blz. 13). Voor de reistijden is uitgegaan van de snelste route volgens de routeplanner van Michelin.

5.1.2. *Verenigbaarheid met de interne markt*

5.1.2.1. Verenigbaarheid op grond van artikel 106, lid 2, VWEU

(62) De Franse autoriteiten zijn van oordeel dat de aan de beheerders van de luchthaven van Angoulême verleende financiering verenigbaar kan worden verklaard met de interne markt en kan worden vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting, zelfs wanneer niet aan alle criteria van het Altmark-arrest is voldaan. Volgens hen dient de luchthaven in haar geheel te worden beschouwd als een DAEB die bedoeld is om bij te dragen tot de regionale economische ontwikkeling. Volgens de Franse autoriteiten is die verenigbaarheid voor de periode vóór 30 januari 2012 rechtstreeks gebaseerd op artikel 106, lid 2, VWEU, en op Beschikking 2005/842/EG van de Commissie ([49]), hierna „de DAEB-beschikking van 2005" genoemd. Voor de periode daarna zou zij zijn gebaseerd zijn op Besluit 2012/21/EU van de Commissie ([50]), hierna „het DAEB-besluit van 2011" genoemd.

a) Periode waarin de luchthaven werd beheerd door de CCI van Angoulême of de CCI van Angoulême samen met het SMAC

i) Bestaan van een toewijzingsbesluit

(63) Volgens de Franse autoriteiten vloeit de aan de CCI van Angoulême toevertrouwde openbaredienstverleningstaak voort uit artikel 170-1 van het Franse handelswetboek (*Code de commerce*). Volgens deze bepaling draagt die instantie bij tot de economische ontwikkeling, de aantrekkingskracht en de ruimtelijke ordening, alsook tot de ondersteuning van de ondernemingen en hun verenigingen door publieke opdrachten en taken van algemeen belang te vervullen die nodig zijn voor de uitoefening van deze taken. Hiertoe kan elke instantie een taak uitoefenen waarbij wordt voorzien in uitrusting, met name luchthavenuitrusting, en het beheer daarvan.

(64) De Franse autoriteiten voegen hieraan toe dat dit rechtskader een aanvulling vormt op de besluiten waarbij de verantwoordelijkheid voor het beheer en de exploitatie van de luchthaven aan de CCI van Angoulême wordt toegewezen. Hieruit zou een aan de CCI van Angoulême toevertrouwde taak inzake de aanleg en het beheer van luchthaveninfrastructuur zijn voortgevloeid. Hetzelfde zou gelden voor de besluiten waarbij de CCI van Angoulême en de betrokken lokale en regionale overheden hebben besloten bij te dragen in de financiering van de luchthaven.

ii) Hoogte van de compensatie

(65) Volgens de Franse autoriteiten was het voor de CCI van Angoulême geldende budgettaire en boekhoudkundige kader ([51]) van dien aard dat overcompensatie werd voorkomen.

(66) Algemeen zou een specifieke begrotingspost aan de activiteiten van de luchthaven worden toegewezen. Deze controle zou overigens het resultaat zijn van de stemming over de begroting door de verkozen leden van de CCI van Angoulême, na validering door het Bureau ([52]) van de CCI van Angoulême. De Franse autoriteiten preciseren hierbij dat bij de opstelling van de begroting gebruik wordt gemaakt van documenten betreffende de stand van de verrichtingen op het vlak van de bedrijfsvoering, de zelffinancieringscapaciteit en de kapitaalverrichtingen, alsook van de tabel met de dienstverrichtingen en de interdepartementale bijdragen en de tabel met het personeelsbestand en de loonmassa.

(67) Voorts voeren de Franse autoriteiten aan dat de taak van het SMAC volgens haar statuten uitsluitend bestaat in het verstrekken van een openbare luchthavendienst. Voor de activiteiten van de luchthaven zou er een specifieke begroting zijn. De Franse autoriteiten voegen hieraan toe dat de begroting bij stemming wordt goedgekeurd door het comité van het SMAC. Voorts zou elke nieuwe maatregel, alsook een overschrijding van de vorige begroting met 5 %, bij gekwalificeerde meerderheid moeten worden goedgekeurd.

(68) Tot slot zijn de Franse autoriteiten van mening dat dankzij een regelmatige rapportering kan worden nagegaan of de goedgekeurde begroting naar behoren wordt uitgevoerd, waardoor overcompensatie zou zijn uitgesloten. De algemene vergadering zou in jaar n+1 een nieuwe stemming houden om de uitgevoerde begrotingen aan te nemen. Als laatste controle zouden de rekeningen van de CCI van Angoulême worden doorgezonden aan de prefectuur, die ze op hun regelmatigheid zou controleren. Tot en met 31 december 2006 zou de burgerluchtvaartdienst een advies aan laatstgenoemde hebben uitgebracht. Het SMAC zou op zijn beurt de initiële, gerectificeerde en uitgevoerde begrotingen goedkeuren als concessiegever.

([49]) Beschikking 2005/842/EG van de Commissie van 28 november 2005 betreffende de toepassing van artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst die aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen wordt toegekend (PB L 312 van 29.11.2005, blz. 67).

([50]) Besluit 2012/21/EU van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen (PB L 7 van 11.1.2012, blz. 3).

([51]) Circulaire nr. 111 van 30 maart 1992 tot vaststelling van de voor de CCI van Angoulême geldende budgettaire en boekhoudkundige voorschriften.

([52]) Het Bureau van de CCI van Angoulême bestaat uit verkozen leden die zich, na eventuele wijzigingen, uitspreken over een ontwerpbegroting.

b) Periode waarin de luchthaven door de maatschappij SNC-Lavalin en het SMAC is beheerd

i) Bestaan van een toevertrouwde taak

(69) De Franse autoriteiten verklaren dat de aan de maatschappij SNC-Lavalin toevertrouwde taken van algemeen economisch belang zijn gedefinieerd in het bestek en de technische bepalingen ([53]) en dat de ontwikkeling van het luchthavenplatform daar integrerend deel van uitmaakt.

ii) Hoogte van de compensatie

(70) De Franse autoriteiten voeren aan dat uit de resultatenrekeningen van de CCI-luchthaven kan worden opgemaakt dat er geen sprake is van overcompensatie.

(71) De afwezigheid van overcompensatie zou worden gegarandeerd door de boekhoudkundige scheiding, via de oprichting van een dochtermaatschappij van de maatschappij SNC-Lavalin ([54]), en door de controle door het SMAC ([55]), die zou zijn bedoeld om een overcompensatie van zijn bijdrage in de kosten van de taken van algemeen economisch belang te voorkomen.

(72) Voorts was de vergoeding van de maatschappij SNC-Lavalin volgens de Franse autoriteiten niet onredelijk. Enerzijds moest de inschrijver de maximumgarantie vaststellen die het SMAC verlangde om zijn exploitatie in evenwicht te brengen, zowel in het basisscenario (exploitatie zonder commercieel verkeer) als in het proactieve scenario (exploitatie met commercieel verkeer). Hoewel voor het proactieve scenario is gekozen, wijzen de Franse autoriteiten erop dat de maatschappij SNC-Lavalin de economisch gunstigste offerte had ingediend. Anderzijds voeren zij aan dat de door het SMAC gedragen kosten in het boekjaar 2012, zonder commercieel verkeer, 644 000 EUR bedroegen tegenover 810 000 EUR in 2010.

(73) Tot slot preciseren de Franse autoriteiten dat de onroerendgoedbelasting ten laste van het SMAC kwam, dat, als eigenaar, had beslist die niet ten laste van de exploitant te brengen.

(74) De Franse autoriteiten zijn dan ook van mening dat de aan de beheerders van de luchthaven van Angoulême verleende financieringen verenigbaar kunnen worden verklaard met de interne markt op grond van artikel 106, lid 2, VWEU, en op basis van de DAEB-beschikking van 2005 voor de periode vóór 30 januari 2012, en van het DAEB-besluit van 2011 voor de periode daarna.

5.1.2.2. Verenigbaarheid op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU

a) Investeringen in infrastructuur

(75) De Franse autoriteiten zijn van mening dat, mocht de Commissie concluderen dat de overheidssubsidie voor investeringen in infrastructuur staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormt, die steun als verenigbaar met de interne markt dient te worden aangemerkt overeenkomstig het bepaalde in de richtsnoeren van 2005.

i) Duidelijk omschreven doelstelling van algemeen belang (criterium 1)

(76) De Franse autoriteiten menen dat de economische en toeristische ontwikkeling van het departement Charente een duidelijk omschreven doelstelling van algemeen belang vormt. Zij zijn van oordeel dat het openbaar bestuur zich kan baseren op de praktijk van de Commissie ([56]) om de ontwikkeling van een regionale luchthaven als een dergelijke doelstelling aan te merken.

ii) Noodzaak en evenredigheid van de investeringen ten opzichte van de gestelde doelstelling (criterium 2)

(77) De investeringen zouden hebben voldaan aan de voorwaarden van noodzaak en evenredigheid. In dit verband vermelden de Franse autoriteiten een studie ([57]) waarin de oprichting van een structuur wordt gerechtvaardigd waarin alle lokale en regionale overheden en overheids- en beroepsinstanties voor toerisme zijn vertegenwoordigd, en waarin uitdrukkelijk wordt verwezen naar het belang om de luchthaven van Angoulême en niet een andere infrastructuur tot ontwikkeling te brengen en de daartoe nodige minimuminvesteringen worden geëvalueerd.

([53]) Volgens artikel 8 van het bestek en de technische bepalingen moet de maatschappij SNC-Lavalin zorgen voor de uitvoering van de overheidstaken, de tenuitvoerlegging van een AFIS-dienst, de uitvoering van de taken die een veilig gebruik van de luchthaven garanderen, het onderhoud van de site en de netwerken van de luchthaven, alsook voor de handhaving van de ontvangstcapaciteit voor commerciële lijnvluchten.

([54]) De Société d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême Cognac.

([55]) Volgens de Franse autoriteiten voorziet het bestek van de aanbesteding in die controle.

([56]) Besluit van de Commissie van 27 januari 2007, N 491/06, Italië — Tortoli-Arbatax (PB C 133 van 15.6.2007, blz. 3).

([57]) Studie van de *Alliance de conseils pour l'économie locale des services aéroportuaires,* overgelegd op 14 juni 2006.

iii) Voldoende vooruitzichten op middellange termijn (criterium 3)

(78) De Franse autoriteiten verklaren dat in diezelfde studie werd uitgegaan van een verkeersvolume op middellange termijn van meer dan 100 000 passagiers per jaar, wat voldoende vooruitzichten op middellange termijn zou impliceren. Deze prognoses waren volgens hen gebaseerd op de hypothese van een toename van de frequentie van de eerste verbinding naar Londen en de opening van een tweede verbinding.

iv) Gelijke en niet-discriminerende toegang tot infrastructuur (criterium 4)

(79) De Franse autoriteiten benadrukken dat de toegang tot de infrastructuur niet discriminerend was. De enige beperking op het gebruik van de infrastructuur van de luchthaven van Angoulême zou te maken hebben met de beperkte capaciteit van het platform en de terminal. De stimulerende maatregelen zouden hebben opengestaan voor alle maatschappijen die een nieuwe route openden, alleen was Ryanair de enige die daar daadwerkelijk van heeft geprofiteerd.

v) Het handelsverkeer wordt niet zodanig beïnvloed dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad (criterium 5)

(80) De Franse autoriteiten stellen dat het feit op zich dat de luchthaven van Angoulême onder categorie D van de luchthavenrichtsnoeren van 2005 valt, voldoende is om aan te tonen dat de mededinging niet zodanig wordt veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

vi) Noodzaak en evenredigheid van de steun (criterium 6)

(81) Volgens de Franse autoriteiten was de overheidsfinanciering voor de investeringen ter hoogte van 100 % noodzakelijk voor de handhaving van het potentieel van de luchthaven en voor haar ontwikkeling. Deze vereiste zou volgens hen een verdeling van de financiering voor de investeringen tussen het SMAC en de exploitant door middel van het uitbestedingscontract van 22 januari 2009 hebben gerechtvaardigd. Deze situatie zou verschillend zijn van die welke het SMAC er vanaf 2012 toe heeft gebracht een jaarlijkse vergoeding van 179 400 EUR te betalen voor een dienstverlening na een aanbesteding. De Franse autoriteiten preciseren dat in dit rechtskader niet was bepaald dat het SMAC investeringen moest verrichten, maar wel dat het verantwoordelijk was voor het beheer van investeringen die werden voorgesteld door de dienstverlener of waartoe het SMAC had besloten.

b) Exploitatiesubsidies

(82) Om te beginnen stellen de Franse autoriteiten dat de CCI van Angoulême in de periode 1984-2001 voorschotten heeft verleend aan de luchthaven en dat die periode door de Commissie buiten beschouwing dient te worden gelaten. Na die periode verleende steun zou uit hoofde van exploitatiesteun zijn verleend.

(83) Vervolgens stellen de Franse autoriteiten dat het door de lokale en regionale overheden gedekte tekort, de financiering voor de investeringen buiten beschouwing gelaten, zich in de boekjaren 2002 en 2003 beperkte tot 350 000 EUR ([58]). Zij voegen hieraan toe dat de besluiten van de luchthavenraad in de boekjaren 2004 tot en met 2006 niet zijn genotuleerd. De algemene dienst van de CCI van Angoulême zou het voor het evenwicht van de uitgevoerde begroting noodzakelijke bedrag hebben ingebracht.

(84) De Franse autoriteiten zijn tot slot van mening dat deze de exploitatiesubsidies de mededinging niet ongunstig beïnvloeden om de in de overwegingen 56 tot en met 61 van dit besluit genoemde redenen. Zij menen dan ook dat het criterium van ongunstige beïnvloeding van de mededinging niet is vervuld en dat de overheidssubsidies voor de exploitatie van de luchthaven van Angoulême geen steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU kan vormen.

(85) Ook al zouden de betrokken subsidies steun vormen, dan moeten zij volgens de Franse autoriteiten verenigbaar met de interne markt worden verklaard en worden vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting. De Franse autoriteiten baseren zich hierbij op de richtsnoeren van 2005 en de DAEB-beschikking van 2005.

5.2. **Betrekkingen met Ryanair**

5.2.1. *Kwalificatie als staatssteun*

(86) De Franse autoriteiten zijn in de eerste plaats van mening dat het contract voor luchthavendiensten en het contract voor marketingdiensten samen moeten worden beoordeeld. Voorts vinden zij om de in overweging 55 van dit besluit genoemde redenen dat het SMAC niet heeft geredeneerd als een bedachtzame investeerder in een markteconomie. Volgens de Franse autoriteiten is de CCI van Angoulême door het uitblijven van een reactie op de oproep tot het indienen van projecten voor de opening van internationale luchtvaartverbindingen onderhandelingen begonnen met Ryanair, na machtiging door het SMAC, over de opening van een verbinding Londen Stansted — Angoulême.

([58]) Deze drempel is vastgesteld bij de partnerschapsovereenkomst van 23 mei 2002.

(87) Zij benadrukken eveneens dat de in 2006 begonnen werkzaamheden ([59]) niet tot doel hadden een bepaalde maatschappij tevreden te stellen, maar wel te voorzien in capaciteit voor luchtvaartmaatschappijen. De Franse autoriteiten merken op dat deze investeringen vrijwel volledig naar Ryanair zijn gegaan omdat er geen andere luchtvaartmaatschappijen waren die regelmatig gebruik maakten van de luchthaven.

(88) Met betrekking tot de kosten in verband met de commerciële betrekkingen met Ryanair geven de Franse autoriteiten aan dat de luchthavenexploitant extra personeelskosten heeft moeten dragen. Zij maken gewag van de volgende verschillen tussen geraamde en gemaakte kosten:

Veiligheid	Referentie 2007	Verschil 2008/2007		Verschil 2009/2007		Verschil 2010/2007
		Prognose	Gerealiseerd	Prognose	Gerealiseerd	Prognose
Aantal personeelsleden	5	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Voltijdsequivalent	4,6	+ 1,46	+ 1,35	+ 3	+ 1,35	+ 3
Personeelskosten (× 1 000 EUR)	219,1	+ 137,4	+ 116,8	+ 109,3	+ 52,17	+ 133,1

Beveiliging	Referentie 2007	Verschil 2008/2007		Verschil 2009/2007		Verschil 2010/2007
		Prognose	Gerealiseerd	Prognose	Gerealiseerd	Prognose
Aantal personeelsleden	10	—	—	—	—	—
Voltijdsequivalent	0,7	+ 1,4	1,6	+ 2	+ 1,6	+ 2
Personeelskosten (× 1 000 EUR)	42,5	+ 102,2	+ 86,2	+ 119,7	+ 115,6	+ 122,8

Afhandeling en ontvangst	Referentie 2007	Verschil 2008/2007		Verschil 2009/2007		Verschil 2010/2007
		Prognose	Gerealiseerd	Prognose	Gerealiseerd	Prognose
Aantal personeelsleden	1	—		—		—
Voltijdsequivalent	0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5
Personeelskosten (× 1 000 EUR)	11	+ 20	+ 14	+ 30	+ 20	+ 30

(89) Voor de andere extra kosten in verband met de commerciële activiteiten van Ryanair geldt hetzelfde als voor de personeelskosten:

Veiligheid	Referentie 2007	Verschil 2008/2007		Verschil 2009/2007		Verschil 2010/2007
		Prognose	Gerealiseerd	Prognose	Gerealiseerd	Prognose
Dienstverleningen (× 1 000 EUR)	0	—	—	—	—	—

([59]) Verlenging van de start-en landingsbaan met 50 m en uitbreiding, heraanleg en uitrusting van de terminal voor luchtvaartuigen met 200 passagiers. Het bedrag van deze investeringen is op 977 000 EUR geraamd.

Veiligheid	Referentie 2007	Verschil 2008/2007		Verschil 2009/2007		Verschil 2010/2007
		Prognose	Gerealiseerd	Prognose	Gerealiseerd	Prognose
Andere	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
***inclusief leasing van voertuigen* (× 1 000 EUR)**	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5

Beveiliging	Referentie 2007	Verschil 2008/2007		Verschil 2009/2007		Verschil 2010/2007
		Prognose	Gerealiseerd	Prognose	Gerealiseerd	Prognose
Dienstverleningen (× 1 000 EUR)	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
(× 1 000 EUR)	12.5	+ 16.8	+ 14	+ 14.8	-4.5	+ 15.2

Afhandeling en ontvangst	Referentie 2007	Verschil 2008/2007		Verschil 2009/2007		Verschil 2010/2007
		Prognose	Gerealiseerd	Prognose	Gerealiseerd	Prognose
Dienstverleningen (× 1 000 EUR)	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
Andere (× 1 000 EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. *Verenigbaarheid met de interne markt*

(90) Volgens de Franse autoriteiten is een aantal criteria van de richtsnoeren van 2005 niet vervuld.

(91) Om te beginnen verklaren de Franse autoriteiten dat Ryanair geen businessplan heeft ingediend. Volgens hen kon de luchtvaartmaatschappij dankzij de degressieve steun die heeft geleid tot de ondertekening van de overeenkomsten van 2008 een bevredigende winstmarge realiseren.

(92) De Franse autoriteiten wijzen erop dat het bij gebrek aan een businessplan onmogelijk is na te gaan of aan het criterium van de intensiteit is voldaan. Op basis van de beschikbare gegevens voor de opening van de routes in het kader van een openbaredienstverplichting zouden de CCI van Angoulême en het SMAC evenwel hebben vastgesteld dat aan dit criterium was voldaan.

(93) De Franse autoriteiten menen voorts dat de jaarlijkse toename van het aantal passagiers met […] (*) % zonder toename van het aantal retourvluchten in 2008 en 2009 zich wellicht had doorgezet in 2010.

(94) Tot slot zijn de Franse autoriteiten, zoals vermeld in de overwegingen 56 tot en met 60 van dit besluit, van mening dat de vastgestelde maatregelen het handelsverkeer niet beïnvloeden in een mate die in strijd is met het algemeen belang.

5.3. **De nieuwe richtsnoeren**

(95) De Franse autoriteiten hebben opmerkingen gemaakt over de interpretatie van de nieuwe richtsnoeren, zowel wat betreft de inhoud als de vorm, en hebben ermee ingestemd dat zij worden toegepast op de dossiers betreffende maatregelen die vóór de bekendmaking ervan ten uitvoer zijn gelegd.

(*) Zakengeheim

(96) Zij merken op dat de nieuwe richtsnoeren op het vlak van exploitatiesteun flexibeler zijn dan de oude. Door ze met terugwerkende kracht toe te passen op alle steun, zullen vroegere situaties voor een aantal luchthavens volgens de Franse autoriteiten op een minder bestraffende manier kunnen worden behandeld.

6. **OPMERKINGEN VAN DERDEN**

6.1. **Opmerkingen van Air France**

(97) Air France is van mening dat de maatregelen ten gunste van Ryanair en haar dochtermaatschappij AMS bijzonder representatief zijn voor de commerciële praktijken van Ryanair.

(98) Air France heeft bij de Commissie ook opmerkingen over de toepassing van de nieuwe richtsnoeren op deze zaak ingediend. Air France betwist de toepassing van de nieuwe richtsnoeren op zaken die betrekking hebben op exploitatiesteun voor luchthavens, zelfs wanneer die is verleend vóór de bekendmaking ervan.

(99) Enerzijds is Air France van mening dat het een retroactieve toepassing van de nieuwe richtsnoeren betreft die gewetenloze marktdeelnemers begunstigt door gedragingen te legitimeren die niet in overeenstemming waren met de destijds geldende regels. Omgekeerd zou deze aanpak marktdeelnemers benadelen die zich aan de vorige richtsnoeren hebben gehouden door af te zien van overheidsmiddelen.

(100) Anderzijds benadrukt Air France dat de retroactieve toepassing van de nieuwe richtsnoeren op exploitatiesteun voor luchthavens in strijd is met de algemene rechtsbeginselen en de Europese rechtspraak.

6.2. **Opmerkingen van Ryanair**

(101) De luchtvaartmaatschappij Ryanair (hierna „Ryanair" genoemd) betwist dat het contract voor luchthavendiensten dat zij met de luchthaven van Angoulême heeft gesloten, staatssteun kan vormen.

(102) Zij voert aan dat haar besluit om een route Londen Stansted -Angoulême te openen, was ingegeven door de wil om een lowcostbasis veilig te stellen met de omgevingskenmerken van de luchthaven van Angoulême. Voorts geeft de maatschappij aan dat zij dankzij de specifieke kenmerken van de luchthaven van Angoulême een concurrerend niveau van luchthavengelden kon bieden. Ondanks de onzekerheden in verband met de opening van een route ([60]) en bijgevolg het aangegane risico is Ryanair van mening dat de luchthaven gezien het succes op andere routes redelijkerwijs voordelen kon verwachten uit de overeenkomst.

(103) Voorts geeft Ryanair aan dat het besluit om de route Londen Stansted — Angoulême te beëindigen, verband houdt met commerciële redenen. Volgens haar zouden de inkomsten in 2009 met […] % zijn gedaald ten opzichte van in 2008 ([61]). Zij benadrukt dat zij te goeder trouw heeft onderhandeld, op grond van artikel 9 van het contract voor luchthavendiensten, met als doel een levensvatbare economische overeenkomst met de luchthaven van Angoulême te bereiken. Zij verklaart in september 2009 om een verlaging van de luchthavengelden te hebben verzocht. Na weigering door het SMAC, waarvan zij in kennis is gesteld op 3 februari 2010, zou Ryanair de handhaving van de route in uitsluitend de maanden juli en augustus hebben voorgesteld, waarna de overeenkomst is verbroken omdat het SMAC het voorstel had afgewezen.

6.2.1. *Staatsmiddelen en toerekenbaarheid aan de Staat*

6.2.1.1. Aanwezigheid van staatsmiddelen

(104) Ryanair wijst erop dat de middelen van CCI's niet uitsluitend uit heffingen bestaan. Zij stelt dat luchthavens die door een CCI worden beheerd, op grond van artikel R. 224-6 van het burgerluchtvaartwetboek verplicht zijn hun uitgaven te financieren uit inkomsten uit de exploitatie van de luchthaven. Volgens Ryanair was het grootste deel van de financiering van de luchthaven afkomstig van de CCI van Angoulême. Het SMAC daarentegen zou helemaal geen ervaring met de exploitatie van een luchthaven hebben gehad ([62]).

([60]) Ryanair preciseert dat er geen enkele commerciële lijndienst naar Angoulême werd geëxploiteerd met toestellen zoals die welke zij inzet, en dat er geen enkele referentie was voor een evaluatie van de winstgevendheid van de route.

([61]) Ryanair schrijft deze inkomstendaling toe aan de verhoging van de passagiersheffingen in het Verenigd Koninkrijk, de stijging van de olieprijs en de economische crisis in haar geheel.

([62]) Ryanair benadrukt dat de CCI van Angoulême de onderhandelingen had geleid.

6.2.1.2. Toerekenbaarheid van de maatregelen aan de Staat

(105) Volgens Ryanair is het loutere feit dat de CCI van Angoulême wordt gecontroleerd door de Staat en dat haar middelen uit heffingen bestaan, niet voldoende om te stellen dat aan het criterium van toerekenbaarheid aan de Staat is voldaan.

(106) Zij stelt dat het organieke criterium, namelijk het publieke karakter van een entiteit, op zich niet voldoende is om de toerekenbaarheid van de maatregel aan de Staat vast te stellen ([63]). In dit geval zou een onderscheid moeten worden gemaakt tussen de CCI's en andere overheidsinstellingen ([64]). In dit verband benadrukt Ryanair dat CCI's in artikel L. 711-1 van het in juni 2005 geldende handelswetboek (code de commerce) als economische overheidsinstellingen worden aangemerkt en dat in een parlementair verslag wordt gewezen op hun „institutionele dualiteit" en op de onduidelijkheid betreffende hun kwalificatie ([65]). Ryanair merkt voorts op dat de Staat niet deelneemt aan hun besluitvormingsproces en zijn rol beperkt is tot het uitoefenen van toezicht ([66]).

6.2.2. *Selectief voordeel*

6.2.2.1. Gezamenlijke beoordeling van een economisch voordeel voor Ryanair en AMS

(107) Ryanair is van mening dat de maatschappijen Ryanair en AMS niet als één enkele begunstigde van de betrokken maatregelen dienen te worden beschouwd.

(108) Enerzijds had het contract voor marketingdiensten de luchthaven als begunstigde en zou het niet tot doel hebben gehad de bezettingsgraad of het rendement van de door Ryanair geëxploiteerde route te verhogen. Anderzijds kan noch op grond van de aandeelhoudersstructuur van de maatschappij AMS, noch op grond van haar doel, worden betwist dat de betrokken contracten een verschillend doel hadden. Ryanair wijst er voorts op dat beide contracten zijn ondertekend door verschillende personen ([67]), ondanks het door de Commissie benadrukte gemeenschappelijke beheer.

(109) Ryanair preciseert eveneens dat de sluiting van een contract voor marketingdiensten geen voorwaarde is om een route te openen. Deze praktijk zou evenwel frequenter zijn in het geval van regionale luchthavens ([68]).

6.2.2.2. Gezamenlijke beoordeling van het contract voor luchthavendiensten en het contract voor marketingdiensten

(110) Ryanair betwist de gezamenlijke beoordeling van het contract voor luchthavendiensten en het contract voor marketingdiensten. Zij benadrukt dat de contracten voor marketingdiensten onder de verantwoordelijkheid van AMS vallen, de dochtermaatschappij van Ryanair. De onderhandelingen over deze contracten zouden los van die over de contracten van Ryanair met de luchthavens zijn gevoerd en zij zouden los van elkaar afgesloten zijn.

(111) Ryanair merkt evenwel op dat zij zelf reclame maakt voor haar bestemmingen en dat zij op haar website reclame heeft gemaakt voor derden zonder dat de maatschappij AMS daarbij betrokken was. Tot slot stelt zij dat de Commissie in haar besluit betreffende de luchthaven van Bratislava ([69]) erkent dat de reclame op de website van Ryanair een zeker nut heeft.

6.2.2.3. Beginsel van de bedachtzame investeerder in een markteconomie

a) Businessplan

(112) Ryanair verklaart dat de investeringsbesluiten niet systematisch worden voorafgegaan door een businessplan. Het feit dat Ryanair zelf, alsook andere ondernemingen en bepaalde mededingingsautoriteiten ([70]) ze niet systematisch als nuttig beschouwen, zou volstaan om vast te stellen dat het niet realistisch is ze tot een kenmerkend element voor het gedrag van een investeerder in een markteconomie te maken.

([63]) Ryanair verwijst naar het arrest van 16 mei 2002, zaak C-482/99, Frankrijk/Commissie, Jurispr. 2002, blz. I-4397.
([64]) Ryanair verwijst naar advies nr. 351 654 van 16 juni 1992 van de Raad van State.
([65]) Rapport nr. 2388 van mevr. Catherine Vautrin, namens de commissie van Economische Zaken, over het wetsontwerp betreffende consulaire netwerken.
([66]) Ryanair verklaart dat de uitoefening van dit toezicht niet impliceert dat de Staat zich uitspreekt over de betrokken overeenkomsten.
([67]) Het contract voor luchthavendiensten is ondertekend door Michel Cawley, vicevoorzitter van Ryanair, terwijl het contract voor marketingdiensten is ondertekend door Eddie Wilson, directeur van AMS.
([68]) Ryanair verwijst naar de behoefte van de luchthaven om een imago te creëren en het aantal inkomende passagiers ten opzichte van het totale aantal transitpassagiers op de luchthaven te verhogen.
([69]) Besluit 2011/60/EU van de Commissie van 27 januari 2010 betreffende steunmaatregel C 12/08 (ex NN 74/07) — Slowakije — Overeenkomst tussen de luchthaven van Bratislava en Ryanair (PB L 27 van 1.2.2011, blz. 24).
([70]) Ryanair verwijst naar het standpunt van het Britse Competition appeal tribunal van 21 mei 2010 in zaak 1145/4/8/09, Stagecoach group PLC/Competition commission, punt 75.

b) Opmerkingen betreffende de voorwaarden voor de toepassing van het beginsel van de bedachtzame investeerder in een markteconomie

(113) Ryanair vindt dat de Commissie het beginsel van de particuliere marktdeelnemer in een markteconomie niet selectief mag toepassen. Onder verwijzing naar het standpunt van het Gerecht ([71]) wijst zij erop dat de Commissie de commerciële transactie in haar geheel moet beschouwen en rekening moet houden met alle pertinente elementen, alsook met de context ([72]).

(114) Ryanair vindt voorts dat de Commissie de overeenkomsten tussen Ryanair en de luchthavens in overheidshanden moet vergelijken met die tussen Ryanair en luchthavens die gedeeltelijk of geheel in handen van particuliere investeerders zijn. Ryanair verwijst voor deze analyse naar een studie ([73]). Onder verwijzing naar de jurisprudentie van het Hof ([74]) verklaart zij dat de Commissie slechts een kostengebaseerde benadering mag volgen wanneer geen enkele verwijzing naar een particuliere investeerder beschikbaar is.

(115) Ryanair vindt de methode van de Commissie waarbij alleen rekening wordt gehouden met referentieluchthavens in hetzelfde verzorgingsgebied als de luchthaven waarop het onderzoek betrekking heeft, niet correct ([75]).

(116) Ryanair voert aan dat de bij de referentieluchthavens verkregen referentiemarktprijzen niet worden beïnvloed door aan de omliggende luchthavens verleende staatssteun. Bij de toets van de particuliere investeerder in een markteconomie kan dus een betrouwbare referentiemarktwaarde worden geschat.

(117) Met name

— zou bij de toets van de particuliere investeerder in een markteconomie op andere gebieden dan staatssteun veelvuldig gebruik worden gemaakt van referentieanalyses;

— zouden de ondernemingen slechts een wederzijdse invloed uitoefenen op hun besluiten voor zover hun producten substitueerbaar of complementair zijn;

— zouden de luchthavens in hetzelfde verzorgingsgebied niet noodzakelijk met elkaar concurreren en ondervinden de in de verslagen genoemde referentieluchthavens een beperkte concurrentie van de luchthavens in overheidshanden in hun verzorgingsgebied. Zo zou ten minste een derde van de commerciële luchthavens in het verzorgingsgebied van de referentieluchthavens in handen zijn van de overheid en zou voor geen enkele in hetzelfde verzorgingsgebied als de referentieluchthavens gelegen luchthaven een staatssteunprocedure lopen (per april 2013);

— moet, zelfs wanneer de referentieluchthavens concurrentie ondervinden van luchthavens in overheidshanden in hetzelfde verzorgingsgebied, hun gedrag worden geacht in overeenstemming te zijn met het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie (bijvoorbeeld wanneer de particuliere sector een aanzienlijk aandeel heeft of de luchthaven onder particulier beheer staat);

— zouden de luchthavens die het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie in acht nemen, hun prijzen niet onder de marginale kosten vaststellen.

(118) Ryanair stelt dat bij het beginsel van de particuliere marktdeelnemer in een markteconomie rekening moet worden gehouden met de geringe economische waarde van de regionale luchthavens vóór de snelle ontwikkeling van hun activiteiten. Met betrekking tot de kosten die verbonden zijn aan hun sluiting of behoud is Ryanair onder verwijzing naar de jurisprudentie van het Hof ([76]) van mening dat elk alternatief goedkoper aanbod moet worden geacht in overeenstemming te zijn met het beginsel van de bedachtzame investeerder in een markteconomie.

(119) Ryanair vindt derhalve dat de Commissie niet de gemiddelde kosten, maar wel de marginale kosten in aanmerking moet nemen. De luchthaven van Angoulême zou namelijk een economisch rationeel belang hebben gehad bij een tarifering tegen (of zelfs boven) de marginale kosten.

([71]) Zie arrest van 17 december 2008, zaak T-196/04, Ryanair/Commissie, Jurispr. 2008, blz. II-3643.
([72]) Ryanair noemt in dit verband de niet-luchtvaartgebonden inkomsten en de netwerkexternaliteiten.
([73]) Studie van Oxera van 25 juni 2012.
([74]) Ryanair baseert zich op het arrest van 3 juli 2003, gevoegde zaken C-83/01 P, C-93/01 P en C-94/01 P, Chronopost SA, La Poste en Franse Republiek/Union française de l'express (Ufex), DHL International, Federal express international (France) SNC en CRIE SA, Jurispr. 2003, blz. I-6993. Zij noemt eveneens de EU-kaderregeling inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst (2011).
([75]) Vaststelling van de referentiemarktwaarde in de vergelijkende analyse met het oog op de toets van de particuliere investeerder in een markteconomie. Staatssteunzaken betreffende Ryanair, door Oxera voor Ryanair opgestelde nota van 9 april 2013.
([76]) Zie arrest van 17 oktober 2002, zaak T-98/00, Linde/Commissie, Jurispr. 2002, II-3961, punten 43 tot en met 54.

(120) Hoe sterker de concurrentie voor een luchthaven, hoe meer zij ertoe zou worden aangezet haar prijzen te verlagen tot de marginale kosten.

(121) Voorts zou de Commissie volgens Ryanair rekening moeten houden met de specificieke kenmerken van elke luchthaven ([77]). In dit verband is zij van mening dat regionale luchthavens als gevolg van de sterke concurrentie met elkaar rivaliseren om overeenkomsten met haar te sluiten. Deze luchthavens zouden hierbij op dezelfde wijze handelen als particuliere investeerders.

(122) Voorts zou de luchthaven worden aangezet tot reclameactiviteiten om zo haar imago te verbeteren. Dit effect zou des te sterker zijn omdat de marktmacht van regionale luchthavens beperkt is en zij er belang bij hebben luchtvaartmaatschappijen aan te trekken die hun verkeer kunnen ontwikkelen.

(123) Ryanair stelt voorts dat het businessplan voor deze luchthavens zou moeten inhouden dat een deel van de vaste en infrastructuurkosten als verzonken kosten wordt beschouwd. De tijdshorizon voor het businessplan zou overigens minimaal 15 jaar moeten bedragen in plaats van een standaardduur van 5 jaar.

(124) In dit verband voert Ryanair aan dat de „Single till-aanpak" dient te worden gevolgd. Op basis van het standpunt van de Commissie in het besluit betreffende de luchthaven van Bratislava ([78]) is zij van mening dat de niet-luchtvaartgebonden inkomsten, die ongeveer 50 % van de inkomsten van een luchthaven uitmaken, van bijzonder belang zijn voor de onderbenutte regionale luchthavens. De wil om deze inkomsten te ontwikkelen teneinde zo veel mogelijk vaste kosten te dekken, zou een verklaring zijn voor de sancties waarin de overeenkomsten met Ryanair voorzien wanneer laatstgenoemde haar verbintenissen niet nakomt. De activiteiten van Ryanair zouden zorgen voor een toename van de economische waarde van de luchthaven, die vrij zou zijn hiervan te profiteren door andere luchtvaartmaatschappijen aan te trekken.

(125) Volgens Ryanair zou het belang van regionale luchthavens om een overeenkomst te sluiten met een luchthaven zoals Ryanair namelijk zijn toegenomen door de aan de opening van een route verbonden netwerkeffecten ([79]). Volgens Ryanair zou het belang van de luchthaven van Angoulême om een overeenkomst met haar te sluiten, des te groter zijn omdat het enige alternatief zou zijn geweest routes met openbaredienstverplichtingen te openen die worden geëxploiteerd door luchtvaartmaatschappijen zoals Twin JET die gebruikmaken van kleine toestellen. Ryanair benadrukt evenwel dat deze tweede optie alternatieve kosten voor de luchthaven zou hebben geïmpliceerd, aangezien grote luchthavens lagere kosten per passagier genereren.

(126) Ryanair is ook van mening dat de Commissie rekening moet houden met de netwerkexternaliteiten die haar activiteiten genereren. Een overeenkomst met Ryanair zou als „een magneet" werken ten aanzien van andere luchtvaartmaatschappijen, die naar een grotere zichtbaarheid en kwalitatief betere infrastructuur zouden streven. Die netwerkeffecten zouden een positieve impact hebben op zowel de luchtvaartgebonden als de niet-luchtvaartgebonden inkomsten ([80]). Volgens Ryanair heeft de Commissie deze aanpak zelf ook gevolgd in haar besluit betreffende de luchthaven van Bratislava ([81]). De luchthavens zouden er dus belang bij hebben een overeenkomst te sluiten met een maatschappij die verkeersverbintenissen aangaat.

(127) Ryanair preciseert dat haar overeenkomsten niet exclusief zijn. Iedere andere luchtvaartmaatschappij die dezelfde dienst aanbiedt als Ryanair, kan dezelfde exploitatievoorwaarden krijgen.

(128) Met betrekking tot de kosten-batenanalyse voert Ryanair aan dat een rationale particuliere investeerder zich zou laten leiden door de volgende beginselen ([82]):

— de beoordeling wordt trapsgewijs uitgevoerd;

— een vooraf opgesteld businessplan is niet noodzakelijk vereist;

— in het geval van een niet-verzadigde luchthaven is de „Single till-aanpak" de geschikte tariferingsmethode;

— alleen de inkomsten uit de economische activiteiten van de luchthaven moeten in aanmerking worden genomen;

([77]) Ryanair verwijst naar het standpunt van de Commissie in haar Besluit 2011/60/EU, zie voetnoot 69, overweging 111.

([78]) Zie voetnoot 69.

([79]) Volgens Ryanair omvatten deze externaliteiten: 1/het feit dat de opening van een route die voor een verbinding met een regionale luchthaven zorgt, in verband met de rentabiliteitsvooruitzichten een positief signaal is voor andere luchtvaartmaatschappijen; in dit geval verklaart Ryanair dat de luchtvaartmaatschappij Cityline op het punt stond een overeenkomst te sluiten met de luchthaven van Angoulême voor de exploitatie van een lijndienst enkele weken voordat Ryanair de verbinding beëindigde; 2/dankzij de aanwezigheid van een grote luchtvaartmaatschappij zouden niet-luchtvaartgebonden inkomsten kunnen worden gegenereerd die op hun beurt meer verkeer zouden genereren.

([80]) Met name zouden de niet-luchtvaartgebonden inkomsten toenemen doordat passagiers die geen tussenlanding maken, meer tijd doorbrengen op de luchthaven. Dit zou op luchthavens werkzame winkelketens aantrekken.

([81]) Zie voetnoot 69.

([82]) Beginselen die ten grondslag liggen aan de kosten-batenanalyse bij de toets van de particuliere investeerder in een markteconomie. Staatssteunzaken betreffende Ryanair, nota van Oxera aan Ryanair van 9 april 2013.

— er moet rekening worden gehouden met de totale duur van de overeenkomst, inclusief eventuele verlengingen;

— de financiële stromen moeten worden omgerekend naar de huidige waarde om de rendabiliteit van de overeenkomsten te evalueren.

(129) De uit de overeenkomsten van Ryanair met de luchthavens voortvloeiende hogere rendabiliteit moet worden geëvalueerd op basis van ramingen van de interne opbrengstvoet of op basis van op de netto contante waarde gebaseerde gegevens.

c) Toepassing van het beginsel van een particuliere investeerder in een markteconomie

(130) Algemeen is het feit dat de CCI van Angoulême heeft gehandeld als particuliere investeerder vanwege haar status en autonoom ten opzichte van de Staat, volgens Ryanair een bewijs van de inachtneming van het beginsel van de investeerder in een markteconomie. Het feit dat de investeringen van de luchthaven zijn gefinancierd door de leden van het SMAC zou daar nog een extra bewijs van zijn, aangezien de eigenaren van de luchthaven er belang bij hebben de waarde ervan te verhogen.

(131) Om te beginnen wijst Ryanair erop dat de door haar betaalde luchthavengelden moeten worden geëvalueerd in het licht van haar beperkte behoeften. De maatschappij voert aan dat haar economisch model, in vergelijking met andere luchtvaartmaatschappijen, minder incheckbalies, uitrusting en diensten vereist, dat zij geen gebruik maakt van tussenlandingen, de duur en de intensiteit van de grondafhandelingsdiensten beperkt of nog de productiviteit van de bemanning verhoogt om het gebruik van luchthavendiensten te beperken.

(132) Zij vindt voorts dat een aantal Europese luchthavens voor de toepassing van het beginsel van de investeerder in een markteconomie gezien hun gelijkenissen substitueerbaar is met de luchthaven van Angoulême ([83]). In dit verband legt Ryanair een vergelijkende studie voor waarin wordt geconcludeerd dat de luchthavengelden die worden toegepast door de luchthavens van […], […], […] en […], die vergelijkbaar worden geacht met die van Angoulême, gemiddeld lager liggen dan de die van de luchthaven van Angoulême ([84]).

Tabel 11

Met de luchthaven van Angoulême vergelijkbare luchthavens

Vergeleken kenmerken van de luchthavens	Angoulême	[…]	[…]	[…]	[…]
Bevolking van de referentiestad	45 000	168 000	157 000	31 400	121 000
Afstand tot de stad (in kilometer)	14	12	45	46	11,5
Belangrijkste stad in een straal van 150 km (aantal inwoners)	Bordeaux (241 000)	[…] 441 000	[…] 481 000	[…] 76 000	[…] (1 119 000)
Dichtstbijzijnde belangrijke luchthaven (aantal passagiers in 2009)	Bordeaux (3,3 miljoen)	[…] (1,8 miljoen)	[…] (7,7 miljoen)	[…] (2,8 miljoen)	[…] (19 miljoen)

(133) Ryanair verklaart eveneens dat de door de luchthaven van Angoulême gemaakte keuzes na de beëindiging van de verbinding met Londen Stansted erop wijzen dat de luchthaven een door een lowcostmaatschappij geëxploiteerde commerciële lijnverbinding met het Verenigd Koninkrijk als een geloofwaardige oplossing beschouwde. Ze verwijst in dit verband naar de overeenkomst met de maatschappij SNC-Lavalin die opdracht had gekregen om agressieve ontwikkelingsmaatregelen ten uitvoer te leggen.

(134) Ryanair voert voorts aan dat een gegarandeerd aantal passagiers, zoals dat waartoe zij zich verbonden had, het door een luchthaven aangegane economische risico beperkt. Deze garantie zou dan ook een lagere rendabiliteit rechtvaardigen dan door een particuliere investeerder zonder deze garantie zou worden verlangd.

([83]) Deze gelijkenissen zouden betrekking hebben op de kenmerken van de luchthavens (die op minder dan 150 km van belangrijke steden zijn gelegen en die concurreren met andere luchthavens) en met het inkomensniveau van de gebieden rond de luchthaven.

([84]) Op de luchthaven van Angoulême zouden de luchthavengelden over de onderzochte periode per retourvlucht gemiddeld [] % en per passagier gemiddeld […] % hoger liggen. Oxera wijst er evenwel op dat Ryanair in 2009 geen luchthavengelden verschuldigd was.

(135) Ryanair merkt eveneens op dat de zogenoemde „Single till-aanpak" ([85]) kan verklaren dat een luchthaven haar inkomsten wil maximaliseren door de luchthavengelden te verlagen. Ryanair bewist bijgevolg de beoordeling dat een negatieve prijs geen marktprijs kan zijn. Volgens haar kunnen negatieve luchthavengelden in overeenstemming zijn met het beginsel van de investeerder in een markteconomie als de verwachte niet-luchtvaartgebonden inkomsten voldoende hoog zijn. In dit geval is Ryanair van mening dat een particuliere investeerder redelijkerwijs kon aannemen dat de niet-luchtvaartgebonden inkomsten, die nihil waren, zich zouden ontwikkelen als gevolg van het verkeer dat zij kon genereren ([86]).

(136) Zij voert aan dat deze aanpak wordt versterkt door de specifieke situatie van de luchthaven van Angoulême. Zij vindt dat een investeerder in een markteconomie de infrastructuurkosten en de vaste exploitatiekosten als verzonken kosten moet beschouwen. Dat zou hier des te meer het geval zijn omdat de luchthaven van Angoulême ongunstige gevolgen kan ondervinden van de concurrentie van de hogesnelheidstrein ([87]). Voorts voert Ryanair aan dat, ingeval de sluiting van de luchthaven een andere optie was geweest, de nettomarktwaarde van de activa van de sluitingskosten niet aanzienlijk was geweest. Volgens haar moeten deze verzonken kosten dus buiten beschouwing worden gelaten.

(137) Bovendien is Ryanair, gezien haar verbintenis om een minimaal verkeersniveau te garanderen op straffe van sancties, van mening dat elk commercieel aanbod een verbetering van de situatie van een luchthaven met dezelfde kenmerken als die van Angoulême inhoudt. De enige voorwaarde zou erin bestaan dat haar marginale inkomsten meer bedragen dan haar marginale kosten, wat de situatie van de luchthaven van Angoulême zou onderscheiden van de door het Hof in het arrest *Chronopost* geanalyseerde situatie ([88]). Ryanair stelt dan ook dat een particuliere investeerder in een markteconomie in dit geval niet noodzakelijk een rendement op de investering nastreeft, aangezien het een reeds bestaande infrastructuur betreft. Volgens Ryanair zou een dergelijke investeerder evenmin verlangen dat de medecontracterende luchtvaartmaatschappij deelneemt in de dekking van de vóór de overeenkomst gemaakte operationele kosten.

(138) Tot slot verklaart Ryanair dat de door de luchthaven van Angoulême genomen besluiten niet specifiek tot haar waren gericht.

(139) Dit zou in de eerste plaats het geval zijn voor de besluiten tot aanpassing van de luchthaven van Angoulême. Zo zouden de investeringen grotendeels zijn verricht voordat Ryanair kwam. Voorts wijst zij erop dat de arbeidsovereenkomsten in veel gevallen na haar vertrek zijn gesloten of verlengd. Deze besluiten zouden dus in de lijn liggen van het bredere project om de luchthaven van Angoulême te positioneren op de markt voor lowcostmaatschappijen ([89]). De besluiten die het SMAC vervolgens na het vertrek van Ryanair heeft genomen, zoals de keuze van het door de maatschappij SNC-Lavalin gevolgde scenario, zouden hier een bewijs van zijn.

(140) Ryanair wijst er ten slotte op dat in artikel 3 van het contract voor luchthavendiensten was bepaald dat de aan haar toegekende exploitatievoorwaarden aan eender welke maatschappij konden worden toegekend. De hoogte van die luchthavengelden zou overigens door de luchthaven van Angoulême zijn bekendgemaakt.

d) Opmerkingen betreffende de betalingen aan AMS

(141) Ryanair betwist de voorlopige beoordeling van de Commissie dat de betalingen aan AMS kosten inhouden voor de luchthaven, aangezien deze benadering geen rekening houdt met de waarde van de door AMS aan de luchthaven verleende diensten. Zij vindt bovendien dat, voor de toepassing van de analyse van de marktdeelnemer in een markteconomie, een onderscheid moet worden gemaakt tussen de aankoop van waardevolle marketingdiensten tegen de marktprijs en een nevenovereenkomst tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij.

(142) Om haar argumentatie kracht bij te zetten, legt Ryanair een analyse voor waarin de door AMS toegepaste prijzen worden vergeleken met de door andere reiswebsites voor vergelijkbare diensten voorgestelde prijzen ([90]). In deze analyse zou worden geconcludeerd dat de door AMS toegepaste prijzen hetzij onder het gemiddelde, hetzij in de middencategorie van de door de referentiewebsites aangerekende prijzen lagen.

(143) Volgens Ryanair blijkt hieruit dat de prijzen van AMS marktconform zijn en dat het besluit van een luchthaven in overheidshanden om de diensten van AMS aan te kopen, in overeenstemming is met het criterium van de marktdeelnemer in een markteconomie. Om de waarde van deze diensten voor de luchthavens aan te tonen, legt Ryanair bewijzen voor van aan de luchthavens in het kader van de contracten met AMS geleverde diensten.

([85]) Zie overweging 124 van dit besluit.

([86]) Ryanair stelt dat die investeerder de volgens haar vergelijkbare luchthaven van La Rochelle als voorbeeld had kunnen nemen.

([87]) Het besluit om de route Angoulême — Bordeaux aan te leggen, is genomen in juli 2006; dat voor de route Tours — Angoulême in juni 2009.

([88]) Zie arrest van 3 juli 2003, gevoegde zaken C-83/01P P, C-93/01 P en C-94/01 P, Chronopost SA, La Poste en Franse Republiek/Union française de l'express (Ufex), DHL International, Federal express international (France) SNC en CRIE SA, Jurispr. 2003, blz. I-6993. Ryanair erkent evenwel dat deze aanpak moet worden verfijnd als de vaste kosten sterk toenemen na het bereiken van een bepaalde activiteitsdrempel. In dat geval acht zij het passender rekening te houden met de netto contante waarde over een langere periode.

([89]) Volgens Ryanair zouden deze investeringen ook zonder haar aanwezigheid zijn verricht, aangezien infrastructuurinveseringen zijn verricht ondanks het zeer lage aantal passagiers.

([90]) Oxera, *„Are prices set by AMS in line with the market rate?"*, opgesteld voor Ryanair op 20 december 2013.

(144) Hoewel de Commissie ondanks haar verzet tegen een dergelijke benadering erop aandrong de overeenkomsten van AMS en de overeenkomsten betreffende de luchthavendiensten van Ryanair uitsluitend aan het criterium van de marktdeelnemer in een markteconomie te toetsen, mag de waarde van de door AMS aan de luchthavens geleverde diensten volgens Ryanair niet worden onderschat.

(145) Daarnaast verwijst Ryanair naar de conclusies van meerdere rapporten waarin wordt bevestigd dat zij over een sterk pan-Europees merk beschikt dat een meerwaarde voor haar reclamediensten kan genereren.

(146) Ryanair heeft ook een rapport van haar economisch adviseur, Oxera, voorgelegd over de beginselen die zouden moeten worden toegepast op het criterium van de winstgevendheid van de marktdeelnemer in een markteconomie, zowel met betrekking tot de overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen Ryanair en de luchthavens als de marketingovereenkomsten tussen AMS en diezelfde luchthavens ([91]). Ryanair benadrukt dat dit geen afbreuk doet aan haar standpunt dat de overeenkomsten van AMS en de overeenkomsten inzake luchtdiensten aan afzonderlijke criteria moeten worden getoetst met het oog op de beoordeling van het criterium van de marktdeelnemer in een markteconomie.

(147) Volgens dat rapport moeten de door AMS gegenereerde opbrengsten worden opgenomen in de inkomsten met het oog op een gezamenlijke kosten-batenanalyse, terwijl de uitgaven van AMS moeten worden opgenomen in de kosten. Hiertoe wordt in het rapport een op de financiële stromen gebaseerde methode voorgesteld waarbij de uitgaven betreffende AMS worden behandeld als extra exploitatie-uitgaven.

(148) In het rapport wordt gesteld dat de marketingactiviteiten bijdragen tot het creëren en versterken van de merkwaarde, wat activiteiten en winst kan genereren, niet alleen tijdens de duur van het marketingcontract maar ook daarna. Dit zou met name het geval zijn wanneer andere luchtvaartmaatschappijen zich als gevolg van een akkoord met Ryanair op de luchthaven vestigen, waardoor zij op hun beurt commerciële exploitanten aantrekken en zo de niet-luchtvaartgebonden inkomsten van de luchthaven verhogen. Volgens Ryanair moeten deze voordelen bij de gezamenlijke kosten-batenanalyse door de Commissie in aanmerking worden genomen door de uitgaven in verband met AMS als extra exploitatie-uitgaven te behandelen, terwijl de extra winst wordt berekend na aftrek van de betalingen van AMS.

(149) Volgens Ryanair kan een eindwaarde bovendien worden opgenomen in de verwachte extra winst aan het einde van de looptijd van de overeenkomst inzake luchtdiensten om de gegenereerde waarde na het verstrijken van de overeenkomst in aanmerking te nemen. De eindwaarde kan worden aangepast op basis van een voorzichtige hypothese over de waarschijnlijkheid dat de overeenkomst met Ryanair wordt verlengd of dat vergelijkbare voorwaarden zullen worden overeengekomen met andere maatschappijen. Volgens Ryanair kanzo een ondergrens worden geschat voor de door de overeenkomst met AMS en de overeenkomst inzake luchtvaartdiensten gegenereerde winsten, rekening houdend met het onzekere karakter van de extra winst na het verstrijken van de overeenkomst inzake luchtvaartdiensten.

(150) Om deze benadering kracht bij te zetten, wordt in bovengenoemd rapport een samenvatting gegeven van de studies naar het effect van reclame op de merkwaarde. In die studies zou worden erkend dat reclame de merkwarde en de klantenbinding kan versterken. Volgens het rapport zou de reclame op Ryanair.com in het geval van een luchthaven met name de zichtbaarheid van het merk vergroten en zouden kleinere regionale luchthavens die hun verkeer wensen te verhogen, hun merkwaarde kunnen versterken door reclameovereenkomsten met AMS te sluiten.

(151) In het rapport staat dat de op de financiële stromen gebaseerde benadering te verkiezen is boven de op kapitalisatie gebaseerde benadering, waarbij de uitgaven in verband met AMS zouden worden behandeld als investeringen in immateriële activa (d.w.z. de merkwaarde van de luchthaven). De marketinguitgaven zouden worden geboekt als immateriële activa en vervolgens afgeschreven over de gebruiksduur van deze activa, met een restwaarde op de voorziene einddatum van de overeenkomst inzake luchthavendiensten. Deze benadering zou echter geen rekening houden met de extra voordelen voor de luchthaven dankzij de ondertekening van de overeenkomst inzake luchtvaartdiensten met Ryanair en bovendien zou de waarde van de immateriële activa als gevolg van de uitgaven van het merk en de gebruiksduur van de activa moeilijk te schatten zijn.

6.3. **Opmerkingen van AMS**

(152) AMS betwist dat het contract voor marketingdiensten dat zij heeft gesloten met de luchthaven van Angoulême, staatssteun kan vormen. Dit contract zou haar namelijk geen enkel selectief voordeel hebben verschaft.

6.3.1. *Gezamenlijke beoordeling van een economisch voordeel voor Ryanair en AMS*

(153) AMS benadrukt dat haar maatschappelijk doel erin bestaat online marketingdiensten te leveren. Zij verklaart dat het grootste deel van haar activiteiten ertoe strekt de reclameruimte op de website van Ryanair te valoriseren.

([91]) Oxera, *„How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?"*, opgesteld voor Ryanair op 17 januari 2014.

(154) Voorts merkt zij op dat Ryanair ervoor gekozen heeft samen te werken met andere intermediaire structuren om andere reclameruimten te commercialiseren.

(155) Bijgevolg zijn er geen redenen voor een gezamenlijke beoordeling van een eventueel economisch voordeel voor Ryanair en AMS.

6.3.2. *Gezamenlijke beoordeling van het contract voor luchthavendiensten en het contract voor marketingdiensten*

(156) AMS is van oordeel dat de toename van het aantal passagiers dat gebruik maakt van de diensten van Ryanair, niet het enige uit het contract voor marketingdiensten voortvloeiende voordeel is voor de luchthaven van Angoulême. Enerzijds merkt zij op dat het door de luchthaven met AMS gesloten contract verschillend is van dat met Ryanair. Anderzijds benadrukt zij dat Ryanair haar diensten zelf promoot. De luchthave van Angoulême zou derhalve niet bijdragen tot de promotie van de diensten van Ryanair door een contract voor marketingdiensten met AMS te sluiten.

(157) Bij wijze van voorbeeld merkt AMS op dat de bezettingsgraad van de Ryanairvluchten stabiel blijft op gemiddeld […] %, ongeacht of een contract voor marketingdiensten met haar is gesloten. Voorts merkt AMS op dat de inkomsten voor Ryanair dezelfde zijn voor alle passagiers, ongeacht of zij aankomen of vertrekken op een bepaalde luchthaven.

(158) Algemeen stelt AMS vast dat de inspanningen op reclamegebied ten goede komen aan de leveranciers van reclameruimte ([92]). In dit geval zou deze externaliteit zich vertalen in een toenemende populariteit van de website van Ryanair, ongeacht of de persoon achter de reclamecampagne een publieke of privépersoon is. Aangezien een particuliere investeerder niet afziet van een investering vanwege het loutere feit dat die ten goede komt aan derden, is AMS van mening dat de luchthaven van Angoulême geen rekening diende te houden met het feit dat Ryanair eveneens profiteert van haar reclame-investering.

(159) Volgens AMS heeft Ryanair hier een voortrekkersrol gespeeld, aangezien de meeste luchtvaartmaatschappijen de op hun website beschikbare ruimte inmiddels commercialiseren. Ze is evenwel van mening dat de website van Ryanair bijzonder is in die zin dat hij een uitzonderlijke waarde heeft ([93]), en dus niet kan worden vergeleken met die van andere luchtvaartmaatschappijen.

6.3.3. *Criterium van de bedachtzame investeerder in een markteconomie*

6.3.3.1. Het bestaan van een voordeel voor AMS

(160) AMS is van oordeel dat zij geen enkel economisch voordeel in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU heeft ontvangen. Zij stelt namelijk dat haar diensten zich zowel richten tot particuliere als publieke entiteiten. Bijgevolg had zij bij een particuliere onderneming van dezelfde maatregel kunnen profiteren. Zij voegt hieraan toe dat zij de luchthavens niet verplicht haar marketingdiensten aan te kopen ([94]) en dat de door haar gecommercialiseerde reclameruimte een schaarse hulpbron is waarnaar veel vraag is.

6.3.3.2. Het verband tussen de diensten van AMS en de behoeften van haar kopers

(161) Volgens AMS zijn reclameactiviteiten een noodzaak voor regionale luchthavens. Zij zouden bedoeld zijn om de zichtbaarheid van de aangeboden diensten te vergroten. AMS voegt hieraan toe dat zelfs de grote luchthavenhubs tegenwoordig dergelijke reclamecampagnes wensen te voeren. De daaruit voortvloeiende verbetering van het imago zou ten goede komen aan de betrokken luchthavens ([95]). In dit verband verklaart AMS dat deze uitgaven een strategische investering vormen die vergelijkbaar is met die van ondernemingen zoals Coca-Cola, McDonald's of Nike.

(162) Deze investering zou des te doorslaggevender zijn omdat de luchthavens vaak vrijwel de helft van hun inkomsten uit niet-luchtvaartgebonden activiteiten genereren. In dit geval zou de luchthaven van Angoulême er des te meer belang bij hebben gehad verkeer te genereren dat bestaat uit een internationaal clientèle omdat er vrijwel geen geregelde passagiersdiensten waren. Volgens AMS had Ryanair er daarentegen geen enkel belang bij bij te dragen in deze reclame-investeringen, aangezien zij geen extra inkomsten haalde uit inkomende of uitgaande passagiers.

([92]) AMS noemt het voorbeeld van een reclamecampagne in een krant die haar ondersteunende rol bij dergelijke marketingactiviteiten zou bevestigen, waardoor zij haar tarieven kan verhogen of meer reclameruimte kan verkopen, of nog, dat van een frisdrankmerk waarvan de reclamecampagnes de verkoop van een verdeler zouden verhogen.

([93]) AMS baseert haar beoordeling op een rapport van de maatschappij Zénobie Conseil van mei 2011. Zij merkt op dat de website van Ryanair 4,5 miljard bezochte pagina's per jaar telt, 80 % rechtstreekse bezoekers, een herstelpercentage van 17 %, een gemiddelde bezoekduur van 9 minuten en 36 seconden per bezoeker en een sterk vermogen om zich te richten op potentiële klanten.

([94]) De maatschappij AMS preciseert dat veel luchthavens ervoor kiezen geen reclame te maken op de website van Ryanair.

([95]) Toename van het inkomende verkeer via de luchthavenmaatschappij op wier website de reclamecampagne is gevoerd of iedere andere luchtvaartmaatschappij; toename van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten door de vestiging van commerciële exploitanten.

(163) AMS verklaart vervolgens dat de promotie van het „merk" van de luchthavens, met name in het geval van regionale luchthavens, een gangbare praktijk is geworden. Zij verwijst in dit verband naar de wil om de waarde van de luchthaven en haar zichtbaarheid te vergroten zodat reizigers haar als bestemming kiezen, naar het feit dat deze investeringen economisch rationeel zijn voor zowel publieke als particuliere investeerders, dat deze investeringen ook worden verricht door hubs, dat de luchthavens er belang bij hebben het aantal inkomende passagiers te verhogen en dat wat regionale luchthavens onderscheidt van hubs, is dat eerstgenoemde niet dezelfde internationale zichtbaarheid genieten. Deze strategie zou onafhankelijk zijn van de door de reizigers gekozen luchtvaartmaatschappij, aangezien de luchthavens hun marketinginvesteringen vaststellen op basis van het vermogen van de reclameruimten om hun potentiële klanten te bereiken.

6.3.3.3. Prijs van de door AMS geleverde diensten

(164) AMS verklaart dat de tarieven die zij toepast ten aanzien van de luchthaven van Angoulême, marktconform zijn. Aan de hand van een vergelijking met de contracten met de luchthavens van […] en […] stelt zij dat zij niet discrimineert tussen luchthavenklanten en andere klanten. Bovendien is zij van mening dat op basis van de valorisatie van de op de website van Ryanair ([96]) beschikbare ruimte ook kan worden vastgesteld dat de prijs van de aan de luchthaven van Angoulême geleverde dienst marktconform is.

(165) AMS merkt op dat de Commissie in het in overweging 111 genoemde besluit betreffende de luchthaven van Bratislava heeft geoordeeld dat niet kon worden uitgesloten dat een zekere waarde kan worden toegekend aan de loutere aanwezigheid van de naam van een luchthaven op de website van Ryanair, voor zover deze luchthaven als een bestemming wordt vermeld.

(166) Voorts merkt AMS op dat haar tariefstructuur objectief is en beschikbaar is op haar website ([97]). De voor het contract met de luchthaven van Angoulême toegepaste prijzen zouden passen in dit kader. Zij zouden zijn bepaald afhankelijk van het soort pagina ([98]), de gekozen plaats ([99]), het aantal dagelijkse bezoekers en het aantal reizen van en naar de luchthaven.

(167) Tot slot garandeert AMS dat de door haar geleverde diensten dankzij hun doelgerichtheid doeltreffender zijn dan de diensten van andere traditionele reclamedragers zoals kranten. Dit zou des te meer het geval zijn omdat de reclamediensten die zij op de website van Ryanair levert, „vast" zijn, terwijl andere websites werken met een rouleersysteem, en omdat de prijzen in het contract voor marketingdiensten met de luchthaven van Angoulême waren vastgesteld op een tariefbasis van 2007, terwijl het verkeer van de Britse website van Ryanair tussen 2008 en 2012 zou zijn toegenomen met 55 %.

6.4. **Opmerkingen van Transport en Environment**

(168) De opmerkingen van deze niet-gouvernementele organisatie in het kader van deze procedure beperken zich tot twijfels over de gegrondheid van de nieuwe luchtvaartrichtsnoeren, alsook van de besluiten van de Commissie in de luchtvaartsector, vanwege hun impact op het milieu.

7. **OPMERKINGEN VAN FRANKRIJK BIJ DE OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN**

(169) De Franse autoriteiten hebben aangegeven geen aanvullende opmerkingen te hebben bij de opmerkingen van de belanghebbenden.

8. **BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGELEN TEN GUNSTE VAN DE OPEENVOLGENDE BEHEERDERS VAN DE LUCHTHAVEN**

8.1. **Aanwezigheid van steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU**

(170) Op grond van artikel 107, lid 1, VWEU zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.

([96]) De maatschappij AMS baseert zich op een rapport van Mindshare Ireland van juni 2004.
([97]) www.airportmarketingservices.com
([98]) Startpagina of pagina met de bestemmingen.
([99]) Weblink, banner, teksten in de vorm van paragrafen, omvang van de reclame.

(171) Om een nationale maatregel als staatssteun aan te merken, moet derhalve voldaan zijn aan de volgende cumulatieve voorwaarden: 1) de begunstigde of begunstigden is of zijn ondernemingen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU; 2) de betrokken maatregel wordt bekostigd met staatsmiddelen en is aan de Staat toe te rekenen; 3) met de maatregel wordt de begunstigde(n) ervan een selectief voordeel verleend en 4) de betrokken maatregel vervalst de mededinging of dreigt deze te vervalsen, en kan het handelsverkeer tussen lidstaten ongunstig beïnvloeden.

8.1.1. *De begrippen „onderneming" en „economische activiteit"*

(172) Om vast te stellen of de vorengenoemde subsidies staatssteun vormen, dient te worden vastgesteld of de begunstigden ervan ondernemingen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU zijn.

(173) De Commissie wijst er in dit verband op dat volgens vaste rechtspraak het begrip onderneming elke eenheid omvat die een economische activiteit uitoefent, ongeacht haar rechtsvorm en de wijze waarop zij wordt gefinancierd ([100]). Onder economische activiteit wordt verstaan het aanbieden van goederen of diensten op een markt ([101]).

(174) In zijn arrest „luchthaven Leipzig-Halle" heeft het Hof van Justitie bevestigd dat de exploitatie van een luchthaven voor commerciële doeleinden en de aanleg van luchthaveninfrastructuur een economische activiteit vormen ([102]). Een luchthaven die een economische activiteit uitoefent, ongeacht haar rechtsvorm en de wijze waarop zij wordt gefinancierd, is een onderneming in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU en bijgevolg zijn de regels van het Verdrag inzake staatssteun van toepassing ([103]).

(175) In dit geval merkt de Commissie op dat de infrastructuur waarvoor de investeringen zijn gefinancierd uit overheidssubsidies, met name de verlenging van de start- en landingsbaan en de werkzaamheden voor de aanleg van de terminal, door de opeenvolgende exploitanten van de luchthaven op commerciële basis is geëxploiteerd. Deze exploitanten hebben dus het gebruik van deze infrastructuur in rekening gebracht.

(176) De financiering van deze luchthaveninfrastructuur en eventuele exploitatiesteun zijn dus voornamelijk bestemd om bij te dragen tot de financiering van de door de opeenvolgende exploitanten uitgeoefende economische activiteit, namelijk de commerciële exploitatie van de luchthaven. Hieruit volgt dat de entiteiten die deze infrastructuur exploiteren, ondernemingen zijn in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

8.1.1.1. Entiteiten die als economische activiteit de exploitatie van de luchthaven uitoefenen

(177) De Commissie wijst er in de eerste plaats op dat de CCI-luchthaven het beheer en dus de commerciële exploitatie van de luchthaven van Angoulême van 2002 tot en met 2006 alleen op zich heeft genomen.

(178) Met betrekking tot de perioden na 2006 merkt de Commissie op dat twee verschillende juridische entiteiten kunnen worden geacht samen een economische activiteit uit te oefenen voor de toepassing van de staatssteunregels als zij daadwerkelijk gezamenlijk goederen of diensten op bepaalde markten aanbieden. Een entiteit die niet zelf goederen of diensten levert op een markt, kan daarentegen niet worden aangemerkt als een onderneming op grond van het loutere bezit van participaties, zelfs zeggenschapsdeelnemingen, wanneer dit bezit enkel met zich brengt dat aan de hoedanigheid van aandeelhouder of vennoot verbonden rechten worden uitgeoefend ([104]). Met betrekking tot de periode 2007-2011 is de Commissie van oordeel dat het SMAC en de CCI-luchthaven de commerciële exploitatie van de luchthaven van Angoulême samen hebben uitgeoefend. De commerciële inkomsten uit de verlening van luchthavendiensten werden namelijk vastgesteld en geïnd door de CCI-luchthaven, die ook het operationele beheer van het platform op zich nam. Tegelijkertijd was het SMAC bevoegd om namens de luchthaven commerciële verbintenissen aan te gaan met derden. Het SMAC was uit operationeel en financieel oogpunt ook bevoegd voor

([100]) Zie arrest van 18 juni 1998, zaak. C-35/96, Commissie/Italië, Jurispr. 1998, blz. I-3851, punt 36, arrest van 23 april 1991, zaak C-41/90, Höfner en Elser/Macrotron GmbH, Jurispr. 1991, blz. I-1979, punt 21, arrest van 16 november 1995, zaak C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Jurispr. 1995, blz. I-4013, punt 14 en arrest van 11 december 1997, zaak C-55/96, Job Centre, Jurispr. 1997, blz. I-7119, punt 21.

([101]) Zie arrest van 16 juni 1987, zaak 118/85, Commissie/Italië, Jurisprudentie 1987, blz. 2599, rechtsoverweging 7, arrest van 18 juni 1998, zaak C-35/96, Commissie/Italië, Jurispr. 1998, blz. I-3851, punt 36, en arrest van 12 september 2000, gevoegde zaken C-180/98 tot en met C-184/98, Pavlov e.a./Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, Jurispr. 2000, blz. I-6451, punt 75.

([102]) Zie arrest van 24 maart 2011, zaak T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH en Mitteldeutsche Flughafen AG/Commissie, en zaak T-443/08, Freistaat Sachsen en Land Sachsen-Anhalt/Commissie, Jurispr. 2011, blz. II-1311, bevestigd door het Hof in zijn arrest van 19 december 2012, zaak C-288/11P, Mitteldeutsche Flughafen en Flughafen Leipzig-Halle/Commissie, nog niet gepubliceerd, punten 42 en 43; zie ook arrest van 12 december 2000, zaak T-128/98, Aéroports de Paris/Commissie, Jurispr. 2000, blz. II-3929, bevestigd door het Hof in zijn arrest van 24 oktober 2002, zaak C-82/01P, Aéroports de Paris/Commissie, Jurispr. 2002, blz. I-9297 en arrest van 17 december 2008, zaak T-196/04, Ryanair/Commissie, Jurispr. 2008, blz. II-3643, punt 88.

([103]) Zie arrest van 17 februari 1993, gevoegde zaken C-159/91 en C-160/91, Poucet/AGF en Pistre/Cancave, Jurispr. 1993, blz. 637.

([104]) Zie het arrest van 10 januari 2006, zaak C 222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, Jurispr. 2006, blz. I-289, punten 107 tot en met 118 en punt 125.

commerciële investeringen op de luchthavensite. Het SMAC heeft rechtstreeks deelgenomen aan de verlening van luchthavendiensten door met name bij te dragen tot het commerciële beheer van de luchthaven in die periode, bijvoorbeeld met de sluiting van de overeenkomsten van 2008.

(179) De Commissie stelt eveneens vast dat het SMAC bij de overdracht van het beheer van de luchthaven van Angoulême aan de SNC-Lavalin met ingang van 1 januari 2012 niet werd ontheven van haar verplichtingen. Krachtens het bij de aanbesteding van 6 juli 2011 ingestelde contractuele kader bleven bepaalde verplichtingen in deze periode namelijk ten laste van het SMAC.

(180) Om te beginnen is het SMAC als enige verantwoordelijk voor de investeringsbesluiten. Het financiert de desbetreffende uitgaven ([105]), ook al zijn die onlosmakelijk verbonden met de exploitatie van de luchthaven ([106]). Vervolgens draagt het SMAC een aanzienlijk deel van het exploitatierisico aangezien het het evenwicht van de rekeningen van de luchthaven garandeert tot een jaarlijks plafond ([107]). Tot slot heeft het SMAC zijn voornemen te kennen gegeven de steun ten gunste van de luchtvaartmaatschappijen voor de tenuitvoerlegging van het commerciële beleid van de luchthaven met het oog op de heropening van de luchtvaartverbindingen tussen de luchthaven van Angoulême en de Britse eilanden rechtstreeks te financieren.

(181) De Commissie is dan ook van oordeel dat het SMAC voor de periode vanaf 1 januari 2012 de hoedanigheid van co-exploitant van de luchthaven behoudt.

(182) Bijgevolg is de commerciële exploitatie van de luchthaven van Angoulême volgens de Commissie achtereenvolgens door de volgende drie groepen van entiteiten is uitgeoefend:

— de CCI-luchthaven voor de periode 2002-2006;

— het SMAC en de CCI-luchthaven samen voor de periode 2007-2011 en

— het SMAC en de SNC-Lavalin samen vanaf 1 januari 2012.

8.1.1.2. Uitoefening van het openbaar gezag

(183) De Commissie wijst erop dat niet alle activiteiten van een luchthavenbeheerder noodzakelijkerwijs van economische aard zijn. De activiteiten die verbonden zijn aan de uitoefening van prerogatieven van openbaar gezag hebben normaliter geen economische karakter.

a) Nationale financieringsregeling voor overheidstaken op Franse luchthavens

(184) Diverse door de opeenvolgende beheerders van de luchthaven van Angoulême uitgevoerde taken die verband houden met de veiligheid van het luchtverkeer, beveiliging of milieubescherming, zijn in de periode 2002-2012 door de overheid gefinancierd. Die financieringen vallen onder het toepassingsgebied van de huidige formele onderzoeksprocedure.

(185) Frankrijk verwijst in dit verband naar de algemene financieringsregeling voor overheidstaken op Franse luchthavens, die is vastgesteld bij de nationale wetgeving en die hieronder wordt beschreven.

(186) De regeling is gebaseerd op een fiscale heffing, de luchthavengelden, en op een aanvullend instrument. De historiek en de kenmerken van deze instrumenten, evenals het toepassingsgebied van de taken die eruit worden gefinancierd, worden hieronder beschreven.

(187) In 1998 heeft de Raad van State in zijn arrest SCARA ([108]) geoordeeld dat de taken op het gebied van beveiliging en veiligheid op luchthavens overheidstaken waren die onder de verantwoordelijkheid van de Staat vielen, en dat zij daarom niet ten laste mochten komen van de gebruikers van de luchthavens in de vorm van vergoedingen. Naar aanleiding van dit arrest zijn bij wet nr. 98-1171 van 18 december 1998 inzake de organisatie van bepaalde luchtverkeersdiensten en bij artikel 136 van wet nr. 98-1266 van 30 december 1998 (financieringswet 1999) ([109]) de luchthavengelden ingevoerd met ingang van 1 juli 1999. Het betreft een bestemmingsheffing in die zin dat de opbrengst ervan slechts mag worden gebruikt voor de financiering van bepaalde uitgaven, in dit geval de kosten van de taken die Frankrijk als overheidstaken op luchthavens beschouwt. Bij de vorengenoemde bepalingen is ook een aanvullend financieringsinstrument voor deze taken ingesteld. Hieronder volgt een beschrijving van de soorten uit de luchthavengelden en het aanvullend financieringsinstrument gefinancierde taken, de kenmerken van de luchthavengelden en de kenmerken van het aanvullend instrument.

([105]) Artikel 11 van het bestek en de technische bepalingen
([106]) Zie het in voetnoot 102, overweging 107, genoemde arrest luchthaven Leipzig Halle.
([107]) Artikel 15 van het bestek en de technische bepalingen.
([108]) Zie arrest van de Raad van State van 20 mei 1998 „*Syndicat des Compagnies aériennes autonomes*" („SCARA").
([109]) Inmiddels gecodificeerd in artikel 1609 quatervicies van het algemene belastingwetboek („Code général des impôts").

(188) Bij de Franse wetgeving, zoals gepreciseerd door de regelgeving, is vastgesteld welke taken in aanmerking komen voor financiering uit luchthavengelden. Het betreft redding en brandbestrijding, preventie van gevaar door dieren ([110]), beveiligingsonderzoek van ruimbagage, veiligheidscontroles van passagiers en handbagage, controle van de gemeenschappelijke toegang tot de gereserveerde zone ([111]), milieubeschermingsmaatregelen ([112]) en de geautomatiseerde controle aan de grenzen door biometrische identificatie. De verwijzing naar de geautomatiseerde controle aan de grenzen door biometrische identificatie is in 2008 in de wetgeving ingevoerd. Verder is het geheel aan voor financiering uit de luchthavengelden in aanmerking komende taken ongewijzigd gebleven sinds de invoering van dit instrument, en komt dit overeen met de in het arrest SCARA genoemde taken. De verplichtingen van luchthavenexploitanten op het gebied van de uitoefening van deze taken zijn gespecificeerd in diverse nationale en Europese regelgevende teksten. Met betrekking tot redding en brandbestrijding bijvoorbeeld is in deze teksten vastgesteld welke menselijke en materiële middelen moeten worden ingezet afhankelijk van de kenmerken van de luchthaven.

(189) Luchthavengelden zijn verschuldigd door iedere luchtvaartmaatschappij die gebruik maakt van een bepaalde luchthaven. Zij variëren naargelang van het aantal passagiers en het gewicht van de door de maatschappij aan boord genomen vracht en post. Het tarief van de luchthavengelden per passagier of per ton vracht of post wordt jaarlijks vastgesteld, per luchthaven, afhankelijk van de verwachte kosten in verband met de uitoefening van de uit het instrument gefinancierde taken.

(190) De luchthavenexploitanten declareren jaarlijks de kosten en het verkeer. In die declaratie worden, voor het voorgaande jaar, de verkeersstromen en de kosten van de veiligheids- en beveiligingstaken ([113]) opgegeven, alsook de uit hoofde van de luchthavengelden en het aanvullend instrument ter financiering van deze taken ontvangen bedragen. Voorts bevat zij prognoses voor verkeer, kosten en inkomsten in verband met de veiligheids- en beveiligingstaken voor het lopende jaar en de twee daaropvolgende jaren. De declaratie wordt geverifieerd door de administratieve autoriteiten, die met name controles ter plaatse kunnen verrichten. Vervolgens wordt op basis hiervan het tarief van de luchthavengelden vastgesteld bij interministerieel besluit.

(191) Aangezien de de berekeningen van het tarief van de luchthavengelden op basis van kosten- en verkeersprognoses worden verricht, is een mechanisme voor aanpassing achteraf ingevoerd om ervoor te zorgen dat de opbrengst van de luchthavengelden, in voorkomend geval vermeerderd met de uit hoofde van het hieronder beschreven aanvullend mechanisme verleende financieringen, niet meer bedraagt dan de daadwerkelijk voor de betrokken taken gedragen kosten. De betrokken kosten omvatten de uit de uitoefening van die taken voortvloeiende exploitatie- en personeelskosten, de afschrijvingskosten die overeenkomen met de uit hoofde van die taken verrichte investeringen, alsook het deel van de algemene kosten dat verband houdt met die taken ([114]). De exploitanten moeten een meerjarige boekhouding bijhouden van de inkomsten uit de luchthavengelden en het aanvullend instrument, alsook van de uit de betrokken taken voortvloeiende kosten. Zodra een positief saldo wordt vastgesteld, wordt dat naar de gecumuleerde rekeningen van de voorgaande jaren overgedragen, wat kan resulteren in een positief of een negatief saldo. Dit saldo wordt in aanmerking genomen bij de vaststelling van het tarief van de luchthavengelden voor het daaropvolgende jaar. Voorts komen bij elk positief saldo financiële kosten ten laste van de exploitant.

(192) Het instrument voor financiering uit de luchthavengelden moest vanaf de invoering ervan worden aangevuld met een aanvullend instrument. In tegenstelling tot de inkomsten uit de luchthavengelden zijn de veiligheids- en beveiligingskosten namelijk niet evenredig met het luchtverkeer. In dit verband is gebleken dat, om de veiligheids- en beveiligingskosten in evenwicht te brengen, het tarief van de luchthavengelden in luchthavens met weinig verkeer zo hoog had moeten worden vastgesteld dat het moeilijk te dragen zou zijn geweest voor de gebruikers. Daarom mochten deze luchthavens de luchthavengelden vaststellen op een lager niveau dan wat nodig was om de kosten te dekken, en mochten zij gebruikmaken van een aanvullende financieringsregeling om waar nodig de voor financiering uit de luchthavengelden in aanmerking komende taken te financieren.

(193) Verschillende dergelijke aanvullende regelingen hebben elkaar opgevolgd. Eerst hebben de Franse autoriteiten gebruikgemaakt van een trustfonds, het interventiefonds voor luchthavens en het luchtverkeer (hierna „het FIATA" genoemd, *fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien*), dat is ingesteld op hetzelfde tijdstip als de luchthavengelden, eveneens bij vorengenoemde wet nr. 98-1266 van 30 december 1998. Dit fonds, dat wordt gestijfd door een deel van de burgerluchtvaartbelasting, kwam in de plaats van het compensatiefonds voor het luchtvervoer (hierna „het FPTA" genoemd, *fonds de péréquation des transports aériens*), dat oorspronkelijk was bestemd voor de financiering van de luchtverbindingen ten behoeve van regionale ontwikkeling en ruimtelijke ordening. Uit het FIATA werden dezelfde taken gefinancierd als uit het FPTA, uitgebreid met de uit de luchthavengelden gefinancierde taken als aanvulling op de luchthavengelden voor kleine luchthavens. Concreet waren de uit het FIATA gefinancierde taken ingedeeld in twee afzonderlijke categorieën: een categorie „luchthavens" voor de aanvullende

([110]) Het gevaar door dieren omvat met name het vogelaanvaringsrisico waarbij de veiligheid van personen en goederen aan boord van vliegtuigen in gevaar wordt gebracht.

([111]) De uitoefening van deze taak kan bijvoorbeeld bestaan in het aanbrengen en onderhouden van omheiningen tussen de publieke en de gereserveerde zone of van een videobewakingssysteem nabij de gereserveerde zone.

([112]) Deze taak omvat met name metingen van het geluid, in voorkomend geval gecorreleerd met de trajecten van de vliegtuigen, en controles van de lucht- en waterkwaliteit in de omgeving van luchthavens.

([113]) Hieronder worden verstaan taken die in aanmerking komen voor financiering uit de luchthavengelden, zoals hierboven beschreven.

([114]) De algemene kosten houden in principe verband met ondersteunende functies zoals personeelsbeheer, financiële zaken, financiële controle op investeringen, aankopen, niet-gespecialiseerde IT-systemen, juridische directie, algemene diensten, algemene directie, boekhoudkundige functies en beheerscontrole.

dekking van de veiligheids- en beveiligingstaken op kleine luchthavens en een categorie „luchtvervoer" voor de subsidies voor luchtverbindingen ten behoeve van regionale ontwikkeling en ruimtelijke ordening. De besluiten inzake de betaling van subsidies uit het FIATA voor de aanvullende financiering van veiligheids- en beveiligingstaken waren genomen na advies van een beheerscomité voor de categorie „luchthavens" van het FIATA.

(194) In 2005 is het FIATA opgeheven en is de desbetreffende financiering twee jaar lang rechtstreeks overgenomen door de staatsbegroting volgens dezelfde functioneringsbeginselen, die met name het advies van een beheerscomité inhouden. Vanaf 2008 heeft de Staat het instrument vervangen door een verhoging van de luchthavengelden, waardoor ze voor bepaalde luchthavens uitkwamen op een hoger niveau dan nodig was om de kosten van de veiligheids- en beveiligingstaken te dekken. Het daaruit voortvloeiende overschot wordt herverdeeld over de kleinere luchthavens om de opbrengst van de door hen geïnde luchthavengelden aan te vullen.

(195) Zoals eerder aangegeven, worden in de jaarlijkse declaraties van de luchthavenexploitanten, die worden geverifieerd door de administratieve autoriteiten, de verwachte en geconstateerde kosten opgegeven, evenals de verwachte en geconstateerde inkomsten uit zowel de luchthavengelden als het aanvullend instrument. Op dezelfde wijze omvatten de door de exploitanten aangehouden jaarlijkse rekeningen, op basis waarvan het saldo van de daadwerkelijke kosten en inkomsten wordt berekend dat, indien positief, een verlaging van de heffing en de financiële kosten ten laste van de exploitanten tot gevolg heeft, zowel de opbrengst van de luchthavengelden als de uit hoofde van het aanvullend instrument ontvangen financieringen. Het mechanisme van declaratie, controle en aanpassing achteraf, bedoeld om te voorkomen dat overheidsmiddelen worden betaald die meer bedragen dan de daadwerkerlijk gedragen kosten, geldt dus zowel voor de luchthavengelden als voor het aanvullend instrument.

b) Evaluatie van de algemene financieringsregeling voor aan Franse luchthavens toegewezen overheidstaken

(196) Zoals de Commissie in de nieuwe richtsnoeren opmerkt, heeft het Hof van Justitie verklaard dat activiteiten die behoren tot de uitoefening van overheidsprerogatieven die normaal gesproken onder de verantwoordelijkheid van de Staat vallen bij de uitoefening van zijn overheidsmacht, niet economisch van aard zijn en doorgaans niet onder het toepassingsgebied van de staatssteunregels vallen ([115]). Volgens de nieuwe richtsnoeren ([116]) worden activiteiten zoals luchtverkeersleiding, politietaken, douane, brandbestrijding, maatregelen om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden en de investeringen in infrastructuur en uitrusting die nodig zijn om deze activiteiten te verrichten, doorgaans geacht geen economisch karakter te hebben.

(197) Voorts wordt in de nieuwe richtsnoeren gepreciseerd dat overheidsfinanciering voor dit soort niet-economische activiteiten niet wordt aangemerkt als staatssteun als zij strikt beperkt blijft tot het compenseren van de kosten die deze doen ontstaan en niet leidt tot ongeoorloofde discriminatie tussen luchthavens. Met betrekking tot deze tweede voorwaarde wordt in de richtsnoeren gepreciseerd dat, wanneer het binnen een bepaalde rechtsorde normaal is dat burgerluchthavens bepaalde kosten moeten dragen die aan hun exploitatie verbonden zijn, terwijl dat voor andere burgerluchthavens niet het geval is, deze laatste groep mogelijk een voordeel verleend krijgt, ongeacht of deze kosten verband houden met een activiteit die doorgaans als niet-economisch wordt beschouwd ([117]).

(198) De uit de in punt 8.1.1.2 beschreven algemene financieringsregeling voor de overheidstaken in Franse luchthavens gefinancierde activiteiten hebben betrekking op de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden ([118]), politietaken ([119]), redding en brandbestrijding ([120]), veiligheid van het luchtverkeer ([121]), alsook de bescherming van mens en milieu ([122]). Deze activiteiten kunnen rechtmatig worden geacht onder de verantwoordelijkheid van de Staat bij de uitoefening van zijn overheidsprerogatieven te vallen. De Commissie is bijgevolg van oordeel dat Frankrijk deze taken terecht heeft beschouwd als overheidstaken, met andere woorden niet-economische taken, overeenkomstig de staatssteunregels.

(199) Hieruit volgt dat Frankrijk dus ook kan voorzien in overheidsfinanciering om de kosten van de luchthavenbeheerders voor de uitoefening van deze taken te compenseren, voor zover deze zonder onderscheid aan alle luchthavens wordt opgelegd door de nationale wetgeving en mits die financiering geen aanleiding geeft tot overcompensatie of discriminatie tussen luchthavens.

([115]) Zie arrest van 16 juni 1987, zaak C-118/85, Commissie/Italië, Jurisprudentie 1987, blz. 2599, rechtsoverwegingen 7 en 8, en arrest van 4 mei 1988, zaak C-30/97, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Jurispr. 1988, blz. I-2479, punt 18.
([116]) Punt 35
([117]) Punten 36 en 37.
([118]) Onder deze categorie vallen het screenen van ruimbagage, passagiers en handbagage en de controle van de toegang tot de gereserveerde zone.
([119]) Onder deze categorie valt de geautomatiseerde controle aan de grenzen door biometrische identificatie.
([120]) Zoals hierboven aangegeven worden deze drie categorieën in de nieuwe richtsnoeren expliciet genoemd als voorbeelden van niet-economische activiteiten.
([121]) Onder deze categorie valt de preventie van gevaar door dieren.
([122]) Onder deze categorie vallen de milieucontrolemaatregelen.

(200) Enerzijds dient te worden vastgesteld dat de hierboven beschreven regeling geldt voor alle Franse burgerluchthavens, zowel wat betreft het takenpakket dat aanleiding geeft tot compensatie, als wat betreft de financieringsinstrumenten. De voorwaarde inzake non-discriminatie is derhalve vervuld. Hoewel de uitoefening van overheidstaken door de Franse wetgeving aan luchthavenbeheerders wordt toevertrouwd, komt de financiering van deze taken namelijk niet ten laste van hen, maar wel van de Staat. De compensatie van de kosten in verband met deze taken uit overheidsfondsen leidt dus niet tot een verlaging van kosten die op grond van de Franse rechtsorde in de regel door de luchthavenbeheerders worden gedragen.

(201) Anderzijds volgt uit de beschrijving in punt 8.1.1.2 dat de regeling waarin de Franse wetgeving voorziet, berust op strenge mechanismen voor kostencontrole, zowel vooraf als achteraf, waardoor wordt gegarandeerd dat luchthavenbeheerders via de luchthavengelden en het aanvullend instrument slechts bedragen ontvangen die strikt noodzakelijk zijn om de kosten te dekken.

(202) Hieruit volgt dat de financieringen die de Franse luchthavenbeheerders, waaronder die van de luchthaven van Angoulême, uit hoofde van deze regeling ontvangen, geen staatssteun vormen.

8.1.2. *Staatsmiddelen en toerekenbaarheid aan de Staat*

8.1.2.1. Aanwezigheid van staatsmiddelen

(203) In het kader van het rechtskader dat is ingesteld bij de overeenkomst van 2002 en vervolgens bij het uitbestedingscontract van 2009 hebben meerdere lokale overheden en andere overheidsinstanties subsidies verleend aan de opeenvolgende luchthavenexploitanten. Het betreft de CG16, de COMAGA, de CCBC, het SMAC en de CCI van Angoulême.

(204) Om te bepalen of de middelen van de CCI van Angoulême staatsmiddelen vormen, merkt de Commissie op dat een bestuursrechtelijke openbare instelling een autonome administratieve entiteit is waarop nauw wordt toegezien door de centrale administratie van de Franse Staat ([123]). De algemene begroting van de CCI omvat ook inkomsten uit belastingen die worden geïnd bij in het handels- en vennootschapsregister ingeschreven ondernemingen. De Commissie is dan ook van oordeel dat de middelen van de CCI van Angoulême staatsmiddelen zijn.

(205) Bovendien vormen de middelen van de lokale en regionale overheden staatsmiddelen voor de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU ([124]). De leden van het SMAC, die er zich contractueel toe hebben verbonden de rekeningen van het SMAC aan te vullen met hun eigen middelen, zijn Kamers van Koophandel en Industrie, een lokale overheid ([125]) of openbare entiteiten die op hun beurt bestaan uit lokale en regionale overheden. De Commissie is dan ook van oordeel dat de middelen van het SMAC staatsmiddelen zijn.

8.1.2.2. Toerekenbaarheid van de maatregelen aan de Staat

(206) De Commissie is van oordeel dat de besluiten van de publiekrechtelijke entiteiten tot goedkeuring van de betrokken subsidies toerekenbaar zijn aan de Staat ([126]).

(207) Voorts merkt de Commissie op dat het SMAC een overheidsinstantie is die, aangezien zij niet over werknemers beschikt, bestuursrechtelijk is ondergebracht bij de lokale overheden die direct of indirect onder het SMAC vallen. Bovendien worden budgettaire besluiten van het SMAC, die bindend zijn voor zijn leden, genomen door een vakbondscomité dat bestaat uit vertegenwoordigers van zijn leden. Op basis van het voorafgaande is de Commissie van oordeel dat de besluiten van het SMAC betreffende de luchthavenactiviteiten toerekenbaar zijn aan de Staat.

([123]) In Frankrijk zijn de Kamers van Koophandel en Industrie bestuursrechtelijke openbare instellingen. Algemeen gesproken vertegenwoordigt een Kamer van Koophandel en Industrie de algemene belangen van de handel, de industrie en de diensten in haar verzorgingsgebied. De taken en prerogatieven van de Kamers van Koophandel en Industrie zijn bij wet vastgelegd en vallen onder het administratieve en financiële toezicht van de Staat, via de minister van Financiën en Infrastructuur en de minister van Ruimtelijke Ordening en Landsbestuur, elk binnen hun bevoegdheidsgebied. In artikel R 712-2 van het handelswetboek (code de commerce) is bepaald dat het toezicht op de regionale en lokale Kamers van Koophandel en Industrie wordt uitgeoefend door de prefect van de regio, bijgestaan door de regionale functionaris voor overheidsfinanciën. De toezichthoudende autoriteit beschikt over een informatierecht. Bepaalde categorieën van besluiten moeten dus tot haar worden gericht. De besluiten mogen slechts worden uitgevoerd voor zover zij tot de toezichthoudende autoriteit zijn gericht. De Kamers van Koophandel en Industrie worden bestuurd door een gekozen vergadering van vertegenwoordigers van ondernemingen in hun verzorgingsgebied.

([124]) Zie arrest van 12 mei 2011, gevoegde zaken T-267/08 en T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais/Commissie, Jurispr. 2011, blz. II-1999, punt 108.

([125]) Het betreft de CG16.

([126]) Zie met name arrest van 16 mei 2002, zaak 482/99, Frankrijk/Commissie, Jurispr. 2002, blz. I-4397, punten 52 tot en met 56.

(208) Met betrekking tot de door de CCI van Angoulême genomen maatregelen merkt de Commissie in de eerste plaats op dat de CCI's bestuursrechtelijke openbare instellingen zijn en dus onder het publiekrecht vallen. De Commissie benadrukt ook dat Kamers van Koophandel en Industrie door het Franse recht als intermediaire instanties van de Staat worden aangemerkt die tot taak hebben bij te dragen tot de economische ontwikkeling, de aantrekkingskracht en de ruimtelijke ordening van het gebied, alsook de ondersteuning van ondernemingen en hun verenigingen ([127]). De aan de Kamers van Koophandel en Industrie toegewezen taak om de luchthaven te exploiteren, vloeit dus voort uit hun ondersteunende rol bij de plaatselijke en regionale ontwikkeling van de CCI, hoewel de exploitatie van een luchthaven zelf een economische activiteit is ([128]).

(209) De Commissie benadrukt eveneens dat de Kamers van Koophandel en Industrie op grond van artikel R712-2 en verder van het handelswetboek (code de commerce) onder toezicht staan van de vertegenwoordigers van de Staat. In deze hoedanigheid heeft de toezichthoudende autoriteit toegang tot alle zittingen van de algemene vergaderingen van de CCI's en kan zij onderwerpen laten toevoegen aan de agenda van deze instanties. Met name de besluiten over de initiële, gewijzigde en uitgevoerde begrotingen zijn slechts uitvoerbaar nadat zij uitdrukkelijk of stilzwijgend zijn goedgekeurd door de toezichthoudende autoriteit. In dit geval voorzagen die begrotingen echter in financiële overdrachten ten gunste van de luchthavenexploitanten, waaronder de CCI-luchthaven ([129]), zoals vermeld in de overwegingen 28 en 29 van dit besluit ([130]).

(210) Rekening houdend met deze elementen is de Commissie van oordeel dat de CCI van Angoulême, inclusief de CCI-luchthaven, deel uitmaakt van het openbaar bestuur ([131]) en dat de door haar vastgestelde maatregelen ten gunste van de exploitanten van de luchthaven van Angoulême noodzakelijkerwijs toerekenbaar zijn aan de Staat.

8.1.3. *Selectief voordeel voor de luchthavenexploitanten*

(211) Om te beoordelen of een overheidsmaatregel als steun aan een onderneming moet worden aangemerkt, moet worden vastgesteld of dit voor de betrokken onderneming een economisch voordeel oplevert waardoor kosten die normaal gesproken ten laste van haar eigen financiële middelen zouden zijn gekomen, werden vermeden dan wel of deze onderneming een voordeel ontvangt dat zij onder normale marktvoorwaarden niet zou hebben verkregen ([132]).

(212) In dit geval kan de luchthaven van Angoulême volgens de Franse autoriteiten vanwege haar rol op het gebied van ruimtelijke ordening en economische en sociale regionale ontwikkeling in haar geheel worden aangemerkt als een DAEB. De aan haar verleende financieringen zou derhalve geen staatssteun in de zin van het Altmark-arrest vormen omdat ze haar geen echt voordeel verschaften.

(213) Aangezien de Franse autoriteiten aanvoeren dat de aan de beheerders van de luchthaven van Angoulême verleende financiële bijdragen geen selectief voordeel in de zin van het Altmark-arrest oplevert, moet de Commissie nagaan of aan de in dit arrest vastgestelde criteria is voldaan. In dat verband zij eraan herinnerd dat het Hof in dit arrest heeft geoordeeld dat de voor de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen verleende compensaties geen steunmaatregelen vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, als aan de volgende vier cumulatieve criteria is voldaan:

— de begunstigde onderneming moet daadwerkelijk belast zijn met de uitvoering van openbaredienstverplichtingen en deze verplichtingen moeten duidelijk omschreven zijn (eerste criterium);

— de parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend, moeten vooraf op objectieve en transparante wijze worden vastgesteld (tweede criterium);

([127]) In artikel L 170-1 van het handelswetboek (code de commerce) is bepaald dat de departementale instellingen of kamers van het netwerk van Kamers van Koophandel en Industrie elk, in hun hoedanigheid van intermediaire instantie van de Staat, tot taak hebben de belangen van de industrie, de handel en de diensten te vertegenwoordigen bij de overheid of buitenlandse autoriteiten. […] Het netwerk en elke instelling of departementale kamer die er deel van uitmaakt, dragen bij tot de economische ontwikkeling, de aantrekkingskracht en de ruimtelijke ordening, alsook tot de ondersteuning van de ondernemingen en hun verenigingen door het vervullen, onder bij decreet vastgestelde voorwaarden, van publieke opdrachten en taken van algemeen belang die nodig zijn voor de uitoefening van deze taken.

([128]) In vorengenoemd artikel L 710-1 is het volgende bepaald: Hiertoe kan elke instelling of departementale kamer van het netwerk met inachtneming, in voorkomend geval, van de geldende sectorale plannen, […] installaties, met name haven- en luchthaveninstallaties aanleggen en beheren.

([129]) De Commissie benadrukt dat voor de toepassing van de staatssteunregels geen onderscheid dient te worden gemaakt tussen de CCI van Angoulême en de specifieke dienst voor het beheer van de luchthaven, CCI-luchthaven genoemd, aangezien de dienst die de luchthaven van Angoulême beheert, geen eigen rechtspersoonlijkheid bezit los van die van de CCI van Angoulême, en slechts een onderdeel is van de interne diensten van de CCI van Angoulême, zonder beslissinggevende autonomie, behalve met betrekking tot het dagelijkse beheer van de luchthaven. Overigens hebben noch de Franse autoriteiten, noch derden aangevoerd dat de maatregelen waarop de formele onderzoeksprocedure betrekking heeft, uitsluitend toerekenbaar zijn aan deze dienst.

([130]) Zie met name arrest van 2 februari 1988, gevoegde zaken C-67/85, C-68/85 en C-70/85, Van der Kooy/Commissie, Jurisprudentie 1988, blz. 219, rechtsoverweging 37.

([131]) Zie besluit N 563/05 van de Commissie, Frankrijk, Steun aan Ryanair voor luchtdiensten tussen Toulon en-Londen (PB C 204 van 26.8.2006, blz. 4).

([132]) Arrest van het Hof van 14 februari 1990, zaak C-301/87, Frankrijk/Commissie, Jurispr. I-307, punt 41.

— het bedrag van de compensatie mag niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van openbaredienstverplichtingen geheel of gedeeltelijk te dekken, rekening houdend met de opbrengsten en een redelijke winst uit de uitvoering van deze verplichtingen (derde criterium), en

— wanneer de met de uitvoering van openbaredienstverplichtingen belaste onderneming niet wordt gekozen in het kader van een openbare aanbesteding, moet de noodzakelijke compensatie worden vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming, die zodanig is uitgerust dat zij aan de vereisten van de openbare dienst kan voldoen, zou hebben gemaakt om deze verplichtingen uit te voeren, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitoefening van deze verplichtingen (vierde criterium).

(214) In haar mededeling betreffende de toepassing van de staatssteunregels op voor het verrichten van DAEB verleende compensatie ([133]) (hierna „de DAEB-mededeling" genoemd), heeft de Commissie richtsnoeren verschaft om de voorschriften met betrekking tot de compensatie van diensten van algemeen economisch belang te verduidelijken. In deze mededeling wordt nader ingegaan op de verschillende in het Altmark-arrest vastgestelde criteria, met name het begrip „dienst van algemeen economisch belang" in de zin van artikel 106 VWEU, de noodzaak van een toewijzingsbesluit, de verplichting om de parameters voor de compensatie vast te stellen, de beginselen met betrekking tot het vermijden van overcompensatie en de beginselen met betrekking tot de keuze van de dienstverrichter.

(215) Aangezien de in het Altmark-arrest vastgestelde criteria cumulatief zijn, heeft niet-naleving van één van deze criteria tot gevolg dat de onderzochte maatregelen worden aangemerkt als staatssteun in de zin van het EU-recht. Gelet op de onderzochte maatregelen acht de Commissie het bijgevolg wenselijk en voldoende om voor alle betrokken perioden het eerste en het vierde criterium van het Altmark-arrest te onderzoeken.

8.1.3.1. Definitie van een dienst van algemeen economisch belang (eerste voorwaarde)

a) Beoordelingskader

(216) Volgens het eerste Altmark-criterium dient een taak van algemeen economisch belang te worden omschreven. Dit vereiste valt samen met het vereiste van artikel 106, lid 2, VWEU ([134]) waaruit volgt dat ondernemingen die met het beheer van diensten van algemeen economisch belang worden belast, ondernemingen zijn waaraan „een bijzondere taak" is toevertrouwd ([135]). Algemeen genomen dient onder „bijzondere taak van openbaredienstverlening" te worden verstaan het verrichten van diensten die een onderneming, indien zij zich door haar eigen commerciële belangen zou laten leiden, zonder compensatie niet, of niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden, zou leveren ([136]). De lidstaten of de Unie kunnen, uit hoofde van een criterium van algemeen belang, aan deze diensten specifieke verplichtingen verbinden.

(217) Volgens de Commissie zou het evenwel niet wenselijk zijn om specifieke openbaredienstverplichtingen te verbinden aan een activiteit die al wordt verricht of die op bevredigende wijze kan worden verricht en op voorwaarden (zoals prijs, objectieve kwaliteitskenmerken en continuïteit van de dienst en toegang tot de dienst) die stroken met het algemeen belang, zoals dat door de Staat is omschreven, door ondernemingen die onder normale marktomstandigheden actief zijn. Wat betreft de vraag of een dienst door de markt kan worden geleverd, zij erop gewezen dat de bevoegdheid van de Commissie met betrekking tot de omschrijving van een DAEB beperkt is tot het nagaan of de lidstaat een kennelijke beoordelingsfout heeft gemaakt door de dienst aan te merken als een DAEB ([137]).

(218) Wanneer er specifieke regels van de Unie bestaan, wordt de beoordelingsmarge van de lidstaten bovendien verder ingeperkt door die regels, onverminderd de taak van de Commissie om na te gaan of de DAEB correct is omschreven uit het oogpunt van het staatssteuntoezicht ([138]).

(219) Doorgaans sluit de Commissie niet a priori uit dat het beheer van een luchthaven in zijn geheel als een DAEB kan worden aangemerkt. In dit verband is in de nieuwe richtsnoeren aangegeven dat een dergelijke classificatie mogelijk is in naar behoren gemotiveerde gevallen ([139]), bijvoorbeeld wanneer een regio zonder de luchthaven dermate geïsoleerd zou zijn van de rest van de Unie dat dit nadelig zou zijn voor haar sociale en economische ontwikkeling. Bij de beoordeling of er een reële behoefte aan een openbare dienst is, dient rekening te worden gehouden met het bestaan van andere vervoerswijzen, zoals bijvoorbeeld hogesnelheidstreinverbindingen of door veerboten verzorgde

([133]) Mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de staatssteunregels van de Europese Unie op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie (PB C 8 van 11.1.2012, blz. 4).
([134]) Zie arrest van 12 februari 2008, BUPA/Commissie, zaak T-289/03, Jurispr. II-81, punten 171 en 224.
([135]) Zie met name arrest van 21 maart 1974, zaak 127/73,BRT/SABAM, Jurispr. 1974, blz. 313.
([136]) Zie vorengenoemde DAEB-mededeling van 2011, punten 46 en 47.
([137]) Zie vorengenoemde DAEB-mededeling, punt 47.
([138]) Zie vorengenoemde DAEB-mededeling, punt 46.
([139]) Zie de punten 69 tot en met 73 van de nieuwe richtsnoeren.

maritieme verbindingen. In dergelijke gevallen kunnen overheden aan een luchthaven een openbaredienstverplichting opleggen om ervoor te zorgen dat de luchthaven open blijft voor commercieel verkeer.

(220) De Commissie herinnert er in dit verband aan dat, om een kwalificatie als DAEB te rechtvaardigen, de door de overheden nagestreefde doelstelling van algemeen belang verder moet gaan dan de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën als bedoeld in artikel 107, lid 3, onder c), VWEU. Het Hof van Justitie heeft verklaard dat DAEB's een algemeen economisch belang dienen dat deze onderscheidt van andere economische activiteiten ([140]) en dat ondernemingen die worden belast met het beheer van DAEB's, een bijzondere taak vervullen ([141]). Algemeen gesproken is de Commissie derhalve van oordeel dat de kwalificatie als DAEB voor de door een luchthavenbeheerder uitgeoefende taken slechts kan worden gerechtvaardigd als de door de luchthaven bediende regio geheel of gedeeltelijk zodanig zou worden geïsoleerd van de rest van het grondgebied van de EU dat haar economische en sociale ontwikkeling in het gedrang zou komen.

(221) In haar besluit tot inleiding van de procedure heeft de Commissie in wezen geoordeeld dat de taken inzake het beheer van de luchthaven die bestaan in specifieke openbaredienstverplichtingen, zoals bijvoorbeeld de handhaving van de operationaliteit en de toegankelijkheid van de infrastructuur, als een DAEB kunnen worden beschouwd. De ontwikkeling van het luchthavenplatform daarentegen, met name voor commerciële vluchten, kan — ongeacht of er routes bestaan waarvoor een openbaredienstverplichting geldt — niet als dienst van algemeen belang worden aangemerkt.

(222) In dit verband merkt de Commissie enerzijds op dat de luchthavens met lijnvluchten die het dichtst bij de luchthaven van Angoulême gelegen zijn, slechts bereikbaar zijn na een autorit van meer dan anderhalf uur ([142]). Voorts is Angoulême ondanks haar centrale ligging in het westen van Frankrijk niet verbonden met snelwegen en hogesnelheidslijnen naar het oosten van Frankrijk. In dit verband zij opgemerkt dat voor een deel van de onderzochte periode op grond van de geldende Europese wetgeving openbaredienstverplichtingen zijn opgelegd tussen de luchthavens van Angoulême en Lyon ([143]). Deze openbaredienstverplichtingen strekten er met name toe een toereikend aanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten van en naar Angoulême ([144]).

(223) Voorts herinnert de Commissie eraan dat het gemiddelde verkeer van de luchthaven van Angoulême in de onderzochte perioden gedaald is en ruim onder de 200 000 passagiers per jaar bleef ([145]), en dat de exploitatierekening van deze luchthaven een structureel tekort vertoont zoals blijkt uit overweging 17 hierboven.

(224) Gelet op de intrinsieke kenmerken van de luchthaven van Angoulême kan worden gesteld dat een marktdeelnemer, indien hij zijn eigen commerciële belangen zou volgen, het beheer van deze luchthaven niet op zich zou nemen, en hoe dan ook niet tegen normale marktvoorwaarden.

(225) Gelet op de geografische ligging van Angoulême ten opzichte van het vervoersnetwerk waarover de stad beschikt, het feit dat er geen luchthaven in de nabijheid is die een passend alternatief kan bieden voor de passagiers, het uiterst geringe verkeersvolume en het structurele tekort van de luchthaven, heeft Frankrijk volgens de Commissie dan ook geen kennelijke beoordelingsfout gemaakt door de taken van de beheerders van de luchthaven van Angoulême die uitsluitend verband houden met de handhaving van de operationaliteit en de toegankelijkheid van de infrastructuur, als een DAEB aan te merken. De commerciële ontwikkeling van een luchthaven door de invoering van nieuwe luchtverbindingen of de uitbreiding van niet-luchtvaartgebonden activiteiten daarentegen voldoen in beginsel niet als zodanig aan het criterium van algemeen belang dat de kwalificatie als DAEB rechtvaardigt. De Commissie is met name van oordeel dat de compensatie van de uit de verstrekking van een DAEB voortvloeiende nettokosten door de overheid niet van invloed mag zijn op de economische stimulansen van een luchthavenbeheerder om commerciële betrekkingen met luchtvaartmaatschappijen tot stand te brengen.

(226) Rekening houdend met bovenstaande overwegingen moet de Commissie derhalve voor elke betrokken beheersperiode vaststellen welke activiteiten van de beheerders van de luchthaven van Angoulême onder een DAEB kunnen vallen en welke niet.

([140]) Zie arrest van 10 december 1991, zaak C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova/Siderurgica Gabrielli SpA, Jurispr. 1991, blz. I-5889, punt 27, arrest van 17 juli 1997, zaak C-242/95, GT-Link/De Danske Statsbaner (DSB), Jurispr. 1997,blz. I-4449, punt 53, en arrest van 18 juni 1998, zaak C-266/96, Corsica Ferries France SA/Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl en Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Jurispr. 1998, blz. I-3949, punt 45.

([141]) Zie met name vorengenoemd arrest BRT/SABAM.

([142]) Zie overweging 14, tabel 1, van dit besluit.

([143]) Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8), vervangen door Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3).

([144]) Artikel 4, lid 1, onder a), van vorengenoemde Verordening (EEG) nr. 2408/92.

([145]) Zie tabel 2 hierboven.

b) Toepassingsgebied van de DAEB

(227) Met betrekking tot de periode 2002-2006, waarin de CCI-luchthaven de luchthaven heeft geëxploiteerd, is de overeenkomst van 2002 gesloten om de uitoefening van de taken van openbaredienstverlening in verband met luchtvaartgebonden erfdienstbaarheden en de continuïteit van de openbare dienst te garanderen ([146]). Daarnaast strekte de overeenkomst ertoe de ontwikkeling van de luchthaven te garanderen. In de inleiding van deze overeenkomst wordt in dit verband vermeld dat de ondertekenaars hebben besloten hun inspanningen te bundelen om het beleid inzake ontwikkeling, ruimtelijke ordening en exploitatie vast te stellen en te financieren.

(228) Gelet op de ontwikkelingen in de overwegingen 221 tot en met 226 is de Commissie van oordeel dat de in de concessieovereenkomst en in het desbetreffende bestek omschreven taken in verband met de handhaving van de operationaliteit en de toegankelijkheid van de infrastructuur kunnen worden beschouwd als taken van algemeen belang, en dat de kwalificatie van deze taken als DAEB geen kennelijke beoordelingsfout inhoudt.

(229) Integendeel, de doelstelling van commerciële ontwikkeling van de luchthaven door de invoering van nieuwe luchtverbindingen of de uitbreiding van niet-luchtvaartgebonden activiteiten voldoet niet als zodanig aan het criterium van algemeen belang dat de kwalificatie als DAEB rechtvaardigt. Zij kan niet worden gerechtvaardigd door de doelstelling van regionale ontwikkeling zoals aangevoerd door de Franse autoriteiten.

(230) Er zij echter op gewezen dat de enige daadwerkelijk betaalde compensaties niet voortvloeiden uit kosten in verband met de invoering van nieuwe routes, het sluiten van contracten met nieuwe luchtvaartmaatschappijen of de uitbreiding van de niet-luchtvaartgebonden activiteiten van de luchthaven van Angoulême, doch uitsluitend betrekking hadden op activiteiten die kunnen worden aangemerkt als een DAEB.

(231) Met betrekking tot de periode 2007-2011, waarin het SMAC en de CCI-luchthaven de luchthaven samen hebben beheerd, zij enerzijds opgemerkt dat het SMAC in zijn statuten van 21 december 2006 taken op het gebied van de ruimtelijke ordening, de infrastructuur, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de luchthaven van Angoulême kreeg toevertrouwd. Anderzijds wordt in het contract voor de uitbesteding van het beheer van 22 januari 2009 tussen het SMAC en de CCI van Angoulême de bevoegdheid inzake investeringen in het kader van de exploitatie van de luchthaven overgedragen van de CCI-luchthaven aan het SMAC. De overige taken in verband met de exploitatie van de luchthaven worden krachtens het contract voor de uitbesteding van het beheer toegewezen aan de CCI-luchthaven.

(232) Bovendien is in de statuten van het SMAC bepaald dat zijn doel erin bestaat te zorgen voor de ontwikkeling van de commerciële luchtdiensten voor passagiers- of vrachtvervoer, de zakelijke luchtvaart, de vrijetijds- of toeristische luchtvaart, opleidingsactiviteiten alsook verwante activiteiten die kunnen bijdragen tot deze doelstelling, op de luchthavens van Angoulême en Cognac.

(233) Zoals echter is aangegeven in overweging 225 kunnen beheerstaken die uitsluitend verband houden met de handhaving van de operationaliteit en de toegankelijkheid van de infrastructuur worden beschouwd als taken van algemeen belang, en kunnen alleen die taken als een DAEB worden aangemerkt zonder dat er sprake is van een kennelijke beoordelingsfout.

(234) Zoals aangegeven in overweging 225 kan de ontwikkeling van commerciële vluchten daarentegen niet worden aangemerkt als een DAEB, zelfs niet wanneer zij tot doel heeft de regionale ontwikkeling te bevorderen. Niettemin zij opgemerkt dat alleen de commerciële betrekkingen met Ryanair tot kosten hebben geleid, die zijn gedragen door het SMAC en de CCI-luchthaven en specifiek verband houden met de ontwikkeling van nieuwe vervoersdiensten. Aangezien het SMAC en de CCI-luchthaven moeten worden beschouwd als medebeheerders van de luchthaven ten aanzien van Ryanair, moet de compensatie door het SMAC van de uit de overeenkomsten van 2008 voortvloeiende extra kosten worden geanalyseerd in het kader van het onderzoek van de eventuele staatssteunelementen in deze overeenkomsten.

(235) In het besluit van het SMAC van 23 juni 2001 is bepaald dat de extracontractuele betalingen voor de commerciële ontwikkeling van de luchthaven rechtstreeks door het SMAC aan de luchtvaartmaatschappijen worden verricht. Bijgevolg kunnen de financiële maatregelen die betrekking hebben op de activiteiten in verband met de ontwikkeling van nieuwe vervoersdiensten niet als DAEB's worden beschouwd en zullen zij worden geanalyseerd in het kader van de boordeling van de steunmaatregelen ten gunste van Ryanair ([147]).

([146]) Deze verplichtingen zijn vermeld in de artikelen 20 en 21 van het bestek van de overeenkomst van 2002.
([147]) Zie punt 9 van dit besluit.

(236) Tot slot is in het bestek en de technische bepalingen voor de periode waarin de luchthaven gezamenlijk door het SMAC en de SNC-Lavalin is beheerd, die is ingegaan op 1 januari 2012, niet alleen sprake van een taak in verband met de handhaving van de operationaliteit en de toegankelijkheid van de infrastructuur, maar ook van een taak in verband met promotie voor de luchthaven en de ontwikkeling van haar activiteiten. Zo moet de exploitant op grond van artikel 9 van het bestek en de technische bepalingen in het belang van de economie en het plaatselijke toerisme zoeken naar alle mogelijke manieren om de activiteiten en het toerisme op de luchthaven te ontwikkelen. In datzelfde artikel is bepaald dat de exploitant met het oog hierop de luchthaven moet promoten bij huidige en potentiële gebruikers en belanghebbenden op de gebieden commerciële en zakelijke luchtvaart, toerisme, luchtvracht, opleiding en vliegtuigonderhoud, of bij belanghebbenden die activiteiten uitoefenen die een aanvulling vormen op of verband houden met luchthavenactiviteiten.

(237) In dit verband blijkt uit het rapport van het SMAC aan het aanbestedingscomité dat het door de SNC-Lavalin ingediende ontwikkelingsplan in het kader van een proactief scenario bepalend is geweest bij de keuze van deze offerte. Bovendien blijkt uit het toewijzingsbesluit en de in het aanbestedingsdocument vastgestelde vergoedingen dat de exploitant destijds overwoog opnieuw te voorzien in passagiersvervoer vanuit Engeland en Ierland door een lowcostmaatschappij. Volgens de planning zouden gradueel drie routes worden geopend over zes jaar, met om de twee jaar een extra route.

(238) Zoals eerder aangegeven in overweging 225 kunnen de beheerstaken die uitsluitend verband houden met de handhaving van de operationaliteit en de toegankelijkheid van de infrastructuur worden beschouwd als taken van algemeen belang en kan niet worden gesteld dat de kwalificatie ervan als DAEB een kennelijke beoordelingsfout inhoudt.

(239) Zoals aangegeven in overweging 225 kan de ontwikkeling van commerciële vluchten daarentegen niet worden aangemerkt als een DAEB, zelfs niet wanneer zij tot doel heeft de regionale ontwikkeling te bevorderen. De financiële maatregelen die betrekking hebben op deze activiteiten kunnen dus niet worden beschouwd als maatregelen om een DAEB te financieren.

(240) Niettemin zij opgemerkt dat de enige daadwerkelijk aan de beheerder van de luchthaven sinds januari 2012 betaalde compensaties niet voortvloeiden uit kosten voor de ontwikkeling van commerciële vluchten. De Franse autoriteiten hebben zich ertoe verbonden de Commissie in kennis te stellen van eventuele steun die het SMAC of zijn leden in de toekomst zouden verlenen aan luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van routes vanaf de luchthaven van Angoulême.

c) Bestaan van een toewijzingsbesluit

(241) Met betrekking tot uitsluitend de taken die door de Franse autoriteiten redelijkerwijs als een DAEB kunnen worden aangemerkt, moet de Commissie nagaan of de beheerder(s) van de luchthaven van Angoulême voor elke onderzochte periode daadwerkelijk is (zijn) belast met de uitvoering van openbaredienstverplichtingen middels een toewijzingsbesluit. In dit verband zij erop gewezen dat de onderneming moet zijn belast met de uitvoering van openbaredienstverplichtingen via een besluit (of een reeks besluiten) dat (die), naargelang van de wetgeving van de lidstaten, een wetgevende, regelgevende of contractuele vorm kan (kunnen) aannemen. Overeenkomstig de praktijk van de Commissie, zoals vastgelegd in de DAEB-mededeling, moet in het besluit of de reeks besluiten ten minste het volgende zijn gepreciseerd ([148]):

— de inhoud en de duur van de openbaredienstverplichtingen;

— de betrokken onderneming en in voorkomend geval het betrokken grondgebied;

— de aard van alle uitsluitende of bijzondere rechten die de onderneming door het betrokken overheidsorgaan zijn verleend;

— de parameters voor de berekening, de controle en de herziening van de compensatie, en

— de voorwaarden voor de terugvordering van eventuele overcompensaties en hoe deze kunnen worden voorkomen.

i) Periode 2002-2006

(242) Voor de periode 2002-2006 is de concessie voor de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van de luchthaven bij ministerieel besluit toevertrouwd aan de CCI van Angoulême. De voorwaarden van deze concessie zijn vastgesteld bij de concessieovereenkomst die voor een periode van vijf jaar is gesloten tussen de voor de burgerluchtvaart bevoegde minister en de CCI-luchthaven. Bovendien zijn sommige subsidies van de CCI en de bijdragen van de lokale

([148]) Zie vorengenoemde DAEB-mededeling, punt 52.

overheden aan de CCI-luchthaven ([149]) op grond van de overeenkomst van 2002 verleend. Tot slot garandeert de procedure voor de vaststelling van de voor de luchthaven uitgetrokken begroting, zoals vastgesteld in circulaire nr. 111 van 30 maart 1992 tot vaststelling van de voor de CCI van Angoulême geldende budgettaire, boekhoudkundige en financiële regels, dat de betrokken bedragen echte compensaties vormen en dat overcompensatie wordt voorkomen. In dit verband zij opgemerkt dat deze procedure ook voorziet in mechanismen om na te gaan of er geen sprake is van overcompensatie ([150]). Tot en met 31 december 2006 werden de rekeningen en begrotingen van de luchthaven overigens ook voorgelegd aan de Burgerluchtvaartautoriteit, die de controleautoriteit van de CCI van Angoulême van advies dient, vóór de eventuele goedkeuring van de rekeningen en de begrotingen, aangezien de Staat de concessiegever van de luchthaven is.

(243) De Commissie is derhalve van oordeel dat de taak inzake luchthavenbeheer aan de CCI van Angoulême is toevertrouwd middels een besluit dat voldoet aan de Altmark-criteria.

ii) Periode 2007-2011

(244) Voor deze periode zijn de taken van openbaredienstverlening aan de beheerders toevertrouwd bij een reeks besluiten. Enerzijds kreeg het SMAC in zijn statuten taken op het gebied van aanleg, infrastructuur, onderhoud, beheer en exploitatie van de luchthaven van Angoulême toevertrouwd. Zij voorzien eveneens in de automatische inschrijving van de kosten van het SMAC op de begrotingen van haar leden ([151]). Anderzijds wordt in het driejarig contract voor de uitbesteding van het beheer van 22 januari 2009 tussen het SMAC en de CCI de bevoegdheid inzake investeringen in het kader van de exploitatie van de luchthaven overgedragen van de CCI-luchthaven aan het SMAC. De overige taken in verband met de exploitatie van de luchthaven worden krachtens het contract voor de uitbesteding van het beheer toegewezen aan de CCI-luchthaven.

(245) Tot slot garandeert de procedure voor de vaststelling van de voor de luchthaven uitgetrokken begroting, zoals vastgesteld in circulaire nr. 111 van 30 maart 1992 tot vaststelling van de voor de CCI geldende budgettaire, boekhoudkundige en financiële regels, dat de betrokken bedragen echte compensaties vormen en dat overcompensatie wordt voorkomen. Er is ook voorzien in controlemechanismen ([152]). Bovendien legde de CCI als concessiehouder tot en met 31 december 2008, en daarna als subcontractant tot en met 31 december 2011 haar uitgevoerde, initiële en gerectificeerde begrotingen (resultatenrekening, banen-middelen, autofinancieringsvermogen) ter goedkeuring voor aan het SMAC als concessiegever, overeenkomstig het bepaalde in de statuten van het SMAC.

(246) De Commissie is derhalve van oordeel dat de taak inzake luchthavenbeheer aan het SMAC en de CCI van Angoulême is toevertrouwd middels een besluit dat voldoet aan de Altmark-criteria.

iii) Periode vanaf 1 januari 2012

(247) Het beheer en de exploitatie van de luchthaven van Angoulême zijn bij het aanbestedingsdocument van 8 augustus 2011 en het bestek en de technische bepalingen voor een periode van zes jaar toevertrouwd aan de SNC-Lavalin ([153]). Hoewel een aantal verplichtingen ten laste van het SMAC blijven ([154]), worden in deze besluiten de verplichtingen van de partijen in het kader van de taak van het beheer van de luchthaven gepreciseerd.

(248) De verantwoordelijkheden van de SNC-Lavalin in het kader van de taak van het beheer van de luchthaven zijn opgesomd en gepreciseerd in het bestek en de technische bepalingen. Krachtens artikel 8 van dit bestek is de maatschappij SNC-Lavalin met name belast met de volgende taken: uitvoering van overheidstaken, tenuitvoerlegging van een AFIS-dienst, uitvoering van taken die een veilig gebruik van de luchthaven garanderen, onderhoud van de site en de netwerken van de luchthaven en handhaving van het potentieel van de luchthaven zodat te zijner tijd commerciële lijnvluchten kunnen worden aangeboden. Bij deze besluiten is ook de berekeningswijze voor de door het SMAC aan de SNC-Lavalin te betalen vergoeding vastgesteld. De maximale door het SMAC betaalde compensatie vloeit voort uit het aanbestedingsdocument van de SNC-Lavalin. Met betrekking tot de regelmatige controles om na te gaan of er geen sprake is van overcompensatie ten slotte, zijn in titel III van het bestek de controlemechanismen

([149]) Zie overweging 18 van dit besluit.
([150]) Volgens deze procedure stelt de CCI van Angoulême jaarlijks begrotingsrichtsnoeren vast en stelt elke dienst op basis daarvan zijn begrotingen op. De algemene dienst van de luchthaven dient elk jaar, in het najaar, een ontwerp-begroting in voor de jaren n, n+1 en n+2. De verkozen leden van het Bureau van de CCI van Angoulême bestuderen vervolgens deze begrotingen en brengen er eventueel wijzigingen in aan. Na validering door het Bureau wordt de begroting van de luchthaven, samen met die van de andere diensten, op een Algemene Vergadering voorgelegd aan de verkozen leden van de CCI van Angoulême, die een stemming houden waarvan de uitvoering van de begroting afhankelijk wordt gesteld. Bovendien wordt regelmatig een rapportage verricht om na te gaan of de goedgekeurde begroting naar behoren wordt uitgevoerd. In de loop van het jaar n+1 wordt de begroting voor het jaar „n" voorgelegd aan de Algemene Vergadering met eventuele opmerkingen over geconstateerde afwijkingen. De Algemene Vergadering houdt een nieuwe stemming om de uitgevoerde begrotingen aan te nemen.
([151]) Artikel 17 van de statuten van het SMAC.
([152]) Zie voetnoot 150.
([153]) Aanbestedingsdocument van de SNC-Lavalin van 19 juli 2011, door het SMAC aanvaard op 8 augustus 2011 krachtens een besluit van 23 juni 2011.
([154]) Zie overweging 23 van dit besluit.

van het SMAC gepreciseerd, zodat kan worden nagegaan of de bijdrage van het SMAC geen overcompensatie inhoudt ten opzichte van de kosten van de aan de SNC-Lavalin toevertrouwde taken van algemeen economisch belang.

(249) Bijgevolg moet worden geoordeeld dat ook de taak inzake luchthavenbeheer aan de SNC-Lavalin is toevertrouwd middels een besluit dat voldoet aan de Altmark-criteria.

(250) De Commissie stelt dan ook vast dat de beheerder(s) van de luchthaven van Angoulême voor elke ter beoordeling voorgelegde exploitatieperiode daadwerkelijk middels een toewijzingsbesluit is (zijn) belast met de uitvoering van openbaredienstverplichtingen die bestaan in de handhaving van de operationaliteit van het platform en de toegankelijkheid van de infrastructuur. Aan het eerste Altmark-criterium is derhalve voldaan binnen de grenzen van de hierboven genoemde taken.

8.1.3.2. Selectie van de dienstverlener (vierde criterium)

(251) De Commissie acht het eveneens wenselijk om het vierde Altmark-criterium voor alle betrokken perioden te beoordelen.

(252) De Commissie herinnert eraan dat de verleende compensatie volgens dat criterium moet worden vastgesteld hetzij in het kader van een openbare aanbesteding, waarbij de kandidaat kan worden geselecteerd die deze diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kan leveren (eerste subcriterium), of aan de hand van een benchmarkingexercitie met een gemiddelde, goed beheerde en afdoende met de nodige middelen uitgeruste onderneming (tweede subcriterium).

a) Eerste subcriterium

i) Perioden 2002-2006 en 2007-2011

(253) Met betrekking tot de periode 2002-2006 is de concessie voor de exploitatie van de luchthaven toevertrouwd aan de CCI van Angoulême bij een ministerieel besluit ([155]) van 20 september 2002, bekendgemaakt in het Franse staatsblad van 5 oktober 2002. Met betrekking tot de periode 2007-2011 is het SMAC bij prefectoraal besluit van 21 december 2006 tot oprichting van het SMAC en bij het uitbestedingscontract van 2009 belast met de aanleg, de uitrusting, het onderhoud, het beheer en de direct of indirecte exploitatie van de luchthaven van Angoulême.

(254) Deze unilaterale en contractuele bestuursrechtelijke besluiten zijn duidelijk niet vastgesteld na een open, transparante en niet-discriminerende aanbestedingsprocedure waarbij verschillende potentiële offertes hadden kunnen worden vergeleken en de compensatie zo had kunnen worden vastgesteld dat de aanwezigheid van staatssteun werd uitgesloten.

(255) Voor de vorengenoemde perioden is de Commissie dan ook van oordeel dat de voorwaarden van de gevolgde procedure geen daadwerkelijke mededinging voor de taak inzake het beheer van de luchthaven van Angoulême konden garanderen. Bijgevolg voldoet de procedure voor de keuze van de beheerders van de luchthaven van Angoulême niet aan het eerste deel van het vierde Altmark-criterium, aangezien geen kandidaat kon worden geselecteerd die in staat was de betrokken diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap te leveren.

ii) Periode vanaf 1 januari 2012

(256) Het beheer en de exploitatie van de luchthaven zijn toevertrouwd aan de maatschappij SNC-Lavalin na een openbare aanbestedingsprocedure overeenkomstig artikel 21 van Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad ([156]). De Franse autoriteiten hebben deze procedure laten voorafgaan door een mededeling betreffende een openbare aanbesteding in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

(257) Niettemin zij erop gewezen dat, aangezien de Franse autoriteiten niet verplicht waren gebruik te maken van een geformaliseerde procedure, zij over een ruime beoordelingsmarge beschikten bij de keuze van de contractant ([157]). Een procedure waarbij aan de aanbestedende dienst een dergelijke beoordelingsmarge wordt verleend, kan echter de deelname van belangstellende marktdeelnemers beperken.

([155]) Besluit waarbij de concessie voor de luchthaven van Angoulême-Brie-Champniers wordt verleend aan de Kamer van Koophandel en Industrie van Angoulême.

([156]) Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (PB L 134 van 30.4.2004, blz. 114).

([157]) Eén van de gunningscriteria was: „de economisch meest voordelige inschrijving, gelet op de in het bestek, in de uitnodiging tot inschrijving of tot onderhandeling of de in het beschrijvende document vermelde criteria".

(258) De Commissie is derhalve van oordeel dat de in dit geval gevolgde procedure als zodanig niet toereikend is om te voldoen aan het vierde Altmark-criterium ([158]).

(259) De Commissie moet bijgevolg nagaan of met de in dit geval gevolgde aanbestedingsprocedure een kandidaat kon worden geselecteerd die deze diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kon leveren.

(260) De contractuele structuur voorziet in: i) een duur van zes jaar, ii) een door de dienstverlener aangegane contractuele verplichting inzake het plafond van de bijdrage ten laste van het SMAC om de rekeningen van de luchthaven in evenwicht te houden, iii) een forfaitaire vergoeding voor de geleverde dienst, iv) een bepaling inzake participatie in de resultaten van het beheer. De potentiële kandidaten werd verzocht een basisvoorstel (zonder commercieel verkeer) en een voorstel voor een proactief scenario (met commercieel verkeer) in te dienen. In het aan het aanbestedingscomité overgelegde aanbestedingsrapport wordt erop gewezen dat twee concurrerende offertes zijn ingediend. Naast de maatschappij SNC-Lavalin heeft ook de maatschappij APCO ([159]) een basisscenario en een proactief scenario voorgelegd. Voor een zelfde technische waarde als die van de offerte van de maatschappij SNC-Lavalin in het gekozen proactieve scenario werden door beide concurrenten over de hele periode de volgende prijzen voorgesteld:

(in duizend EUR)

	Aanvullende bijdrage	Vergoeding	Totale uitgaven SMAC
SNC-Lavalin	2 359	1 074	3 433
APCO	5 463	480	5 943

(261) Voorts blijkt uit het presentatierapport van het SMAC aan het aanbestedingscomité dat elk van beide kandidaten een basisscenario en een proactief scenario heeft ingediend ([160]). Dit tweede scenario, waarop de keuze van de concessiegever viel, komt overeen met het plan voor strategische richtsnoeren voor de commerciële ontwikkeling van de luchthaven van Angoulême. In het rapport aan het aanbestedingscomité wordt vermeld dat de vergoeding van de SNC-Lavalin, de maatschappij die de opdracht in de wacht sleepte, niet verschilt naargelang van het scenario. Het door de maatschappij in het kader van de aanbesteding voorgestelde plafond voor de bijdrage ten laste van het SMAC om de rekeningen van de luchthaven in evenwicht te brengen, duidt echter wel op een verschil in het gegarandeerde plafond van de aanvullende bijdrage. Als, zoals aangegeven in vorengenoemd rapport, de gemiddelde jaarlijkse extra kosten in het kader van het proactieve scenario 30 000 EUR bedragen, dan zijn deze extra kosten niet gelijk verdeeld over de hele looptijd van het contract. Het verschil tussen het basisscenario en het proactieve scenario is in onderstaande tabel weergegeven (in duizend EUR):

(in duizend EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Basisscenario	405	364	374	357	350	342
Proactief scenario	465	425	448	384	341	296
Verschil	+ 60	+ 61	+ 74	+ 27	-9	-46

(262) De Commissie is derhalve van oordeel dat de keuze van de concessiegever niet is gevallen op de offerte waarmee de dienst tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kon worden verleend. Het door de SNC-Lavalin voorgestelde basisscenario, dat overigens gunstiger was dan het door APCO voorgestelde basisscenario, was namelijk van dien aard dat de toegankelijkheid en de handhaving van de operationaliteit van de luchthaven werden gegarandeerd. Het proactieve scenario daarentegen was bedoeld om de commerciële ontwikkeling van de luchthaven te garanderen. Deze tweede dienstverlening bleek niet nodig om de eerste te garanderen en kon hoe dan ook niet worden beschouwd als een dienst van algemeen economisch belang. Bijgevolg blijkt de keuze van de dienstverlener niet te zijn gevallen op de economisch meest voordelige offerte voor het leveren van deze diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap.

([158]) Zie punt 66 van vorengenoemde DAEB-mededeling.
([159]) APCO is opgericht in januari 2011 en is een volledige dochteronderneming van de CCI van Limoges en de Haute-Vienne. Haar maatschappelijk doel is advies inzake luchthavenbeheer, opleiding van luchthavenpersoneel, beheer, leiding en ontwikkeling van luchthavens, grondafhandeling en luchthavenbeveiliging.
([160]) Zie overweging 20 van dit besluit.

(263) Met betrekking tot de extracontractuele betalingen voor de commerciële ontwikkeling van de luchthaven, die volgens de Commissie redelijkerwijs niet onder een DAEB kunnen vallen ([161]), zijn de door de Commissie in haar inleidingsbesluit geuite twijfels uit de weg geruimd. In het besluit van het SMAC van 23 juni 2001 is namelijk bepaald dat deze maatregelen rechtstreeks door het SMAC aan de luchtvaartmaatschappijen worden betaald. Deze regeling zal dus worden getoetst aan de staatssteunregels in het kader van de controle op de maatregelen ten gunste van Ryanair/AMS ([162]).

(264) In het licht van het voorafgaande is de Commissie van oordeel dat de voorwaarden van de procedure die is gevolgd om de opdracht aan de SNC-Lavalin te gunnen, niet konden garanderen dat de offerte werd geselecteerd waarmee de dienst tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kon worden verleend, en dat derhalve niet is voldaan aan het eerste subcriterium van het vierde Altmark-criterium.

b) Tweede subcriterium

(265) Met betrekking tot de perioden 2002-2006 en 2007-2011 was het aan de Franse autoriteiten om aan te tonen dat de compensatie is vastgesteld door als referentie een gemiddelde, goed beheerde en afdoende met de nodige middelen uitgeruste onderneming te gebruiken.

(266) De Commissie stelt in dit verband vast dat Frankrijk geen gegevens hierover heeft verschaft. Bovendien stelt de Commissie vast dat de compensatie niet is berekend op basis van een vooraf vastgestelde kostengrondslag, of door een vergelijking met de kostenstructuur van andere vergelijkbare luchthavenbeheerders. Voor de vorengenoemde perioden beschikt de Commissie dus niet over de benchmarks die nodig zijn om te beoordelen of is voldaan aan het criterium voor de selectie van de dienstverlener.

(267) Gelet op het voorafgaande is de Commissie van oordeel dat voor de perioden 2002-2006 en 2007-2011 niet is voldaan aan het vierde Altmark-criterium.

(268) Dezelfde conclusie geldt voor de periode vanaf 1 juli 2012, aangezien de Commissie niet over de benchmarks beschikt die nodig zijn om te beoordelen of is voldaan aan het criterium voor de selectie van de dienstverlener. Bijgevolg dient te worden geoordeeld dat voor deze periode evenmin is voldaan aan het vierde Altmark-criterium.

(269) Aangezien niet is voldaan aan het vierde Altmark-criterium, meent de Commissie dat met de betrokken maatregelen aan de opeenvolgende exploitanten van de luchthaven van Angoulême een voordeel is verschaft dat zij niet zouden hebben ontvangen in normale marktomstandigheden.

8.1.4. *Ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer binnen de Unie en van de mededinging*

(270) Wanneer financiële steun van een lidstaat de positie van ondernemingen ten opzichte van andere concurrerende ondernemingen in het handelsverkeer binnen de Unie versterkt, moeten dit handelsverkeer worden geacht door die steun te worden beïnvloed. Volgens de vaste rechtspraak van het Hof ([163]) is er reeds sprake van vervalsing van de mededinging door een maatregel wanneer de begunstigde van de steun met andere ondernemingen concurreert op markten die voor de concurrentie open staan.

(271) Algemeen zij opgemerkt, zoals Ryanair in haar opmerkingen bevestigt, dat luchthavenbeheerders in de Unie met elkaar concurreren om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken. Luchtvaartmaatschappijen bepalen namelijk de door hen geëxploiteerde routes en de desbetreffende frequenties, op basis van een aantal criteria. Deze criteria omvatten niet alleen de potentiële op deze routes te verwachten klanten, maar ook de kenmerken van de luchthavens aan beide eindpunten van deze routes.

(272) Luchtvaartmaatschappijen onderzoeken met name criteria zoals de aard van de geleverde luchthavendiensten, de bevolking of de economische activiteiten rond de luchthaven, congestie, het bestaan van toegangswegen over land of nog de hoogte van de heffingen en de algemene commerciële voorwaarden voor het gebruik van de luchthaveninfrastructuur en de diensten. De hoogte van de heffingen is in zoverre een cruciale factor dat de aan een luchthaven verleende overheidsfinanciering gebruikt kan worden om de luchthavengelden op een kunstmatig laag niveau te houden om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken, met dus mogelijk een ernstige verstoring van de mededinging tot gevolg ([164]).

([161]) Zie overweging 225 van dit besluit.
([162]) Zie punt 9 van dit besluit.
([163]) Zie arrest van 30 april 1998, zaak T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Commissie, Jurispr. 1998, blz. II-717.
([164]) Zie de nieuwe richtsnoeren, punt 43.

(273) Bij de toewijzing van hun middelen, met name toestellen en bemanning, over de verschillende routes houden de luchtvaartmaatschappijen dan ook rekening met de door de luchthavenbeheerders aangeboden diensten en de daarvoor aangerekende prijzen.

(274) Aangezien de markt voor luchthavendiensten een markt is die openstaat voor concurrentie binnen de Unie, dreigen de aan de opeenvolgende exploitanten van de luchthaven van Angoulême verschafte voordelen het handelsverkeer tussen de lidstaten dan ook ongunstig te beïnvloeden doordat het aanbod aan luchthavendiensten op Angoulême artificieel wordt verhoogd ten opzichte van de normale marktomstandigheden. De Commissie is derhalve van oordeel dat de betrokken maatregelen de mededinging kunnen vervalsen en het handelsverkeer binnen de Unie ongunstig kunnen beïnvloeden.

8.1.5. *Conclusie inzake de aanwezigheid van steun*

(275) In het licht van het voorafgaande concludeert de Commissie het volgende:

— gelet op de specifieke kenmerken van de luchthaven van Angoulême kon Frankrijk, zonder een kennelijke beoordelingsfout te begaan, ervan uitgaan dat de beheerstaken die uitsluitend verband hielden met de handhaving van de operationaliteit en de toegankelijkheid van de infrastructuur over alle in het kader van dit besluit onderzochte perioden als een DAEB konden worden aangemerkt;

— de economische ontwikkeling van de luchthaven vanuit commerciële overwegingen kan daarentegen voor geen van de onderzochte perioden als een DAEB worden beschouwd;

— de overheidscompensatie voor de financiering van de onder de DAEB vallende overheidstaken voldoet voor geen van de de in het kader van dit besluit onderzochte perioden aan het vierde criterium van het Altmark-arrest. Deze maatregelen vormen bijgevolg staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

8.2. **Verenigbaarheid van de maatregelen ten gunste van de luchthavenexploitanten met de interne markt**

(276) Om te beginnen zij erop gewezen dat alleen de verenigbaarheid van de door de opeenvolgende beheerders van de luchthaven van Angoulême ontvangen overheidscompensatie voor de DAEB-taken met de interne markt dient te worden geanalyseerd. Zoals vastgesteld in overweging 225 kunnen de activiteiten die verband houden met de commerciële ontwikkeling van de luchthaven, waaronder die ter bevordering van de regionale ontwikkeling, niet als een DAEB worden aangemerkt. In dit geval hebben deze activiteiten in de onder dit besluit vallende perioden geen aanleiding gegeven tot de betaling van compensaties aan de opeenvolgende beheerders van de luchthaven van Angoulême.

8.2.1. *Verenigbaarheid van de aan de luchthavenexploitanten verleende steun*

(277) Naar mening van de Commissie is het DAEB-besluit van 2011 van toepassing op de in alle onder dit besluit vallende perioden verleende steun. In artikel 10, onder b), van het DAEB-besluit van 2011 is namelijk het volgende bepaald „vóór 31 januari 2012 van kracht geworden steunmaatregelen die overeenkomstig Beschikking 2005/842/EG niet verenigbaar waren met de interne markt noch waren vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting, maar die aan de in dit besluit vastgestelde voorwaarden voldoen, zijn verenigbaar met de interne markt en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting".

(278) Opgemerkt zij evenwel dat artikel 4, onder f), van het DAEB-besluit van 2011, waarin is bepaald dat in het toewijzingsbesluit uitdrukkelijk moet worden verwezen naar genoemd besluit, in de huidige context niet kan worden toegepast. Aangezien de steun in dit geval is verleend vóór de inwerkingtreding van het DAEB-besluit van 2011, kan niet worden verlangd dat hier in de onderzochte toewijzingsbesluiten naar wordt verwezen, zo niet zou artikel 10, onder b), van het DAEB-besluit van 2011 elk nuttig effect worden ontnomen. Ten tweede meent de Commissie uit proceseconomische overwegingen dat zij zich kan buigen over de toepassing van het DAEB-besluit van 2011 op de vóór 31 januari 2012 toegekende steun zonder eerst na te gaan of deze steun onverenigbaar is met Besluit 2005/842/EG. Artikel 10, onder b), van het DAEB-besluit van 2011 strekt er namelijk toe de toepassing van dat besluit uit te breiden tot onverenigbare steun die vóór de inwerkingtreding ervan is verleend, zonder daarom steun die op grond van besluit 2005/842/EG verenigbaar had kunnen worden verklaard, uit te sluiten.

8.2.1.1. Voorwaarde met betrekking tot het toepassingsgebied

(279) Overeenkomstig het DAEB-besluit van 2011 kan de compensatie voor de openbare dienst die aan met het beheer van een DAEB belaste ondernemingen wordt verleend, als verenigbaar met de interne markt worden beschouwd, mits zij wordt toegekend aan een luchthaven waarvan het jaarlijkse verkeersvolume gedurende de twee boekjaren voorafgaande aan het boekjaar waarin de onderneming met het beheer van de DAEB werd belast, maximaal 200 000 passagiers bedraagt. In dit geval bedroeg het jaarlijkse verkeersvolume van de luchthaven van Angoulême in de periode 2000-2012 nooit meer dan 200 000 passagiers.

(280) De onderzochte maatregelen vallen dus onder het toepassingsgebied van het DAEB-besluit van 2011 en moeten derhalve in het licht van de daarin vastgestelde voorwaarden worden beoordeeld.

8.2.1.2. Voorwaarde betreffende het toewijzingsbesluit (artikel 4 van het DAEB-besluit van 2011)

(281) Uit de beoordeling van de Commissie van de naleving van het eerste en het tweede criterium van het Altmark-arrest vloeit voort dat het beheer van een echte DAEB is toevertrouwd aan de beheerders van de luchthaven van Angoulême en dat aan de voorwaarden betreffende het bestaan van een toewijzingsbesluit is voldaan. Er zij aan herinnerd dat alleen taken inzake luchthavenbeheer die uitsluitend verband houden met de handhaving van de operationaliteit en de toegankelijkheid van de infrastructuur als een DAEB kunnen worden aangemerkt.

8.2.1.3. Voorwaarde betreffende de compensatie (artikelen 5 en 6 van het DAEB-besluit van 2011)

a) Perioden 2002-2006 en 2007-2011

(282) Overeenkomstig artikel 5, lid 1, van het DAEB-besluit van 2011 mag het compensatiebedrag niet hoger zijn dan hetgeen nodig is ter dekking van de nettokosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen, met inbegrip van een redelijke winst. In dit geval wordt de beperking van de compensatie tot de kosten die nodig zijn voor de uitoefening van de openbare dienst gegarandeerd door de procedure voor de vaststelling van de begroting voor de luchthaven. Zo is in punt 2.6 van de circulaire met een beschrijving van deze procedure bepaald dat de CCI van Angoulême bij de vaststelling van de begroting het volgende moet bepalen: i) de stand van de verrichtingen op het vlak van de bedrijfsvoering; ii) de stand van het autofinancieringsvermogen en iii) de stand van de kapitaalverrichtingen. Daarnaast moeten talrijke documenten aan het goed te keuren begrotingsvoorstel worden gehecht (tabel met de verrichtingen en de bijdragen van de verschillende diensten; tabel met het personeelsbestand en de loonmassa, enz.). Dankzij het geheel van aan de vaststelling van de begroting voorafgaande controles wordt dus van te voren gegarandeerd dat de begroting wordt beperkt tot hetgeen in het licht van de taken van de CCI van Angoulême nodig en verantwoord is. Uit de door de Franse autoriteiten verstrekte gegevens blijkt dat de toegekende steun er slechts toe strekte het exploitatietekort in verband met het beheer van de luchthaven van Angoulême te compenseren. Voorts wordt door het bij de statuten van het SMAC ingestelde controlemechanisme voor de uitgevoerde begroting overcompensatie achteraf voorkomen. Bijgevolg was het compensatiebedrag niet hoger dan hetgeen nodig was ter dekking van de kosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen.

(283) Vervolgens konden de beheersactiviteiten voor de luchthaven van Angoulême dankzij het bestaan van gescheiden rekeningen boekhoudkundig gescheiden worden gehouden. Uit de rekeningen van de CCI-luchthaven blijkt dat voorzien was in een afzonderlijke post voor de activiteiten van de luchthaven. Dit was voldoende om te garanderen dat er geen sprake was van kruissubsidiëring voor andere activiteiten. De rekeningen en begrotingen van de luchthaven werden ook voorgelegd aan de Burgerluchtvaartautoriteit, die de controleautoriteit van de CCI van Angoulême vóór de goedkeuring van de rekeningen en begrotingen van advies diende, aangezien de Staat de concessiegever was. De compensatie is dus wel degelijk gebruikt om de verrichting van de betrokken dienst te garanderen en de overheid heeft voorzien in een procedure om overcompensatie te voorkomen. De Commissie preciseert evenwel dat deze beoordeling niet geldt voor de de kosten van de activiteiten van Ryanair in het kader van de commerciële ontwikkeling ([165]).

(284) Tot slot wijst de Commissie erop dat uit de door de Franse autoriteiten verstrekte gegevens kan worden opgemaakt dat de betrokken steunmaatregelen er slechts toe strekten het exploitatietekort van de luchthaven in de onderzochte periode te dekken, zonder dat haar beheerder hier enig voordeel bij heeft gehad.

b) Periode vanaf 1 januari 2012

(285) In de openbare aanbesteding was op transparante wijze gepreciseerd dat de inschrijver zijn vergoeding voor een exploitatie zonder commercieel verkeer (basisscenario) en met commercieel verkeer (proactief scenario) moest vaststellen. Hij moest eveneens de maximale garantie vaststellen die door het SMAC werd verlangd met het oog op het evenwicht van zijn exploitatie in beide scenario's. Het SMAC had in zijn aanbesteding ook voorzien in een een deelneming in de winst (50 %/50 %) ingeval de bijdrage van het SMAC onder het in de offerte vastgestelde maximum zou liggen; deze bepaling is ook opgenomen in het bestek. Zoals aangegeven in overweging 262 was het door de SNC-Lavalin voorgestelde basisscenario, dat overigens gunstiger was dan het door APCO voorgestelde basisscenario, van dien aard dat de toegankelijkheid en de handhaving van de operationaliteit van de luchthaven werden gegarandeerd.

(286) Bovendien wordt de compensatie in de eerste plaats berekend op basis van het daadwerkelijk opgelopen tekort op een afzonderlijke rekening voor de luchthaven ([166]). De exploitant is verplicht deze afzonderlijke rekening te laten certificeren door een controleur en zijn jaarrekeningen aan het SMAC over te leggen.

([165]) Zie overweging 225 van dit besluit.
([166]) Artikel 14-1 van het bestek en de technische bepalingen.

(287) Voorts is bepaald dat de aanvullende overheidsbijdrage ten gunste van de SNC-Lavalin kan worden verlaagd wanneer het bedrag dat nodig is voor het evenwicht van de rekeningen van de luchthaven, lager uitvalt dan het in het vastleggingsbesluit vastgestelde maximum. Door dit terugvorderingsmechanisme wordt het risico op overcompensatie achteraf beperkt.

(288) Met betrekking tot de regelmatige controles om na te gaan of er geen sprake is van overcompensatie ten slotte, bevatten de bepalingen van titel III van het bestek de controlebepalingen van het SMAC, zodat kan worden nagegaan of de kosten van de aan de SNC-Lavalin toevertrouwde taken van algemeen economisch belang niet worden overgecompenseerd door de bijdrage van het SMAC.

(289) Met betrekking tot het compensatiebedrag merkt de Commissie evenwel op dat het evenwicht van het tussen het SMAC en de SNC-Lavalin gesloten contract niet berust op de vaststelling vooraf van een redelijke winst, maar wel op een forfaitaire vergoeding. De Commissie neemt eveneens nota van het uiterst beperkte verkeer van de luchthaven tot dusver, de voor de berekening en de controle van de compensatie ingestelde mechanismen, het bestaan van de hierboven beschreven bepaling inzake winstdeelneming en het feit dat de SNC-Lavalin de gunstigste offerte had ingediend. Gelet op het voorafgaande vindt de Commissie dat de uit hoofde van het contract tussen het SMAC en de SNC-Lavalin verleende compensatie verenigbaar met de interne markt kan worden verklaard, mits de Franse autoriteiten garanderen dat het totale aan de SNC-Lavalin betaalde compensatiebedrag, inclusief een redelijk rendement op het geïnvesteerde kapitaal, over de hele looptijd van het contract niet meer bedraagt dan nodig is ter dekking van de nettokosten van de uitvoering van de loutere openbaredienstverplichtingen, exclusief de kosten in verband met de commerciële ontwikkeling van het platform.

(290) In dit verband moeten de Franse autoriteiten de Commissie binnen vier maanden na afloop van het contract tussen het SMAC en de SNC-Lavalin een verslag overleggen waaruit blijkt dat het aan de SNC-Lavalin verleende compensatiebedrag, inclusief een redelijk rendement op het geïnvesteerde kapitaal, over de hele looptijd van het contract in overeenstemming is met artikel 5 van het DAEB-besluit van 2011.

8.2.2. *Conclusie betreffende de verenigbaarheid van de steunmaatregelen in de periode 2002-2017*

(291) Gelet op het voorafgaande concludeert de Commissie dat de sinds 2002 toegekende steun voor het beheer van de luchthaven van Angoulême, ongeacht de betrokken beheerders, op grond van artikel 106, lid 2, VWEU en het DAEB-besluit van 2011 ([167]) verenigbaar is met de interne markt.

(292) Met betrekking tot de SNC-Lavalin vindt de Commissie dat de uit hoofde van het contract tussen het SMAC en de SNC-Lavalin verleende compensatie verenigbaar met de interne markt kan worden verklaard mits de Franse autoriteiten aan de Commissie aantonen dat het totale aan de SNC-Lavalin betaalde compensatiebedrag, inclusief een redelijk rendement op het geïnvesteerde kapitaal, over de hele looptijd van het contract niet meer bedraagt dan nodig is ter dekking van de nettokosten van de uitvoering van de loutere openbaredienstverplichtingen, exclusief de kosten in verband met de commerciële ontwikkeling van het platform.

(293) In dit verband moeten de Franse autoriteiten de Commissie binnen vier maanden na afloop van het contract tussen het SMAC en de SNC-Lavalin een verslag overleggen waaruit blijkt dat het bedrag van de aan de SNC-Lavalin verleende compensatie, inclusief een redelijk rendement op het geïnvesteerde kapitaal, over de hele looptijd van het contract in overeenstemming is met artikel 5 van het DAEB-besluit van 2011.

9. BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGELEN TEN GUNSTE VAN RYANAIR EN AMS

9.1. Aanwezigheid van steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU

(294) Hoewel de overeenkomsten van 2008 formeel zijn gesloten tussen het SMAC enerzijds en Ryanair en AMS anderzijds, is de Commissie van oordeel dat de gedragingen van het SMAC en de CCI-luchthaven bij de beoordeling van de steunmaatregelen ten gunste van Ryanair en AMS samen moeten worden geëvalueerd. Zoals de Commissie reeds aangaf in overweging 178 werd het luchthavenplatform van Angoulême in de periode 2007-2011 namelijk gezamenlijk door het SMAC en de CCI-luchthaven geëxploiteerd.

([167]) De Commissie wil erop wijzen dat de betrokken steunmaatregelen die onder de DAEB-beschikking van 2005 vallen, ook op grond van die beschikking en om dezelfde redenen verenigbaar zouden zijn met de interne markt. Met het oog op de in dit geval te verrichten analyse zijn de verenigbaarheidsvoorwaarden van de DAEB-beschikking van 2005 namelijk niet significant verschillend van die van het DAEB-besluit van 2011.

9.1.1. *De begrippen „onderneming" en „economische activiteit"*

(295) Om vast te stellen of de maatregelen in het kader van de overeenkomsten van 2008 staatssteun vormen, dient te worden vastgesteld of de begunstigden ervan, met name Ryanair en AMS, ondernemingen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU zijn. Het valt niet te betwisten dat beide maatschappijen entiteiten zijn die luchtvaart- en reclamediensten verlenen. Zij oefenen dus een economische activiteiten uit.

9.1.2. *Staatsmiddelen en toerekenbaarheid aan de Staat*

9.1.2.1. Aanwezigheid van staatsmiddelen

(296) De overeenkomsten van 2008 zijn rechtstreeks door het SMAC gesloten. In het licht van de elementen in de overwegingen 203 tot en met 205 van dit besluit is de Commissie van mening dat de middelen van het SMAC staatsmiddelen vormen.

9.1.2.2. Toerekenbaarheid van de maatregelen aan de Staat

(297) Het besluit van het SMAC tot goedkeuring van de ondertekening van de overeenkomsten van 2008 is unaniem aangenomen door de openbare entiteiten die zijn aangesloten bij het SMAC, dat zelf direct of indirect is samengesteld uit lokale overheden en kamers van koophandel en industrie. Op grond van de kenmerken van deze entiteiten is de Commissie van oordeel dat de besluiten van het SMAC betreffende de luchthavenactiviteit toerekenbaar zijn aan de Staat ([168]).

(298) De Commissie is dan ook van oordeel dat de sluiting van deze overeenkomsten het gebruik van staatsmiddelen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU impliceert en dat de besluiten tot sluiting ervan toerekenbaar zijn aan de Staat.

9.1.3. *Selectief voordeel*

(299) Om te beoordelen of een overheidsmaatregel steun vormt, moet worden nagegaan of de begunstigde onderneming een economisch voordeel ontvangt dat zij onder normale marktvoorwaarden niet zou hebben verkregen ([169]).

(300) In dit verband stelt de Commissie in de eerste plaats vast dat de betrokken maatregelen selectief zijn voor zover zij uitsluitend betrekking hebben op Ryanair. De overeenkomsten van 2008 zijn gesloten vóór de bekendmaking van de overheidsbesluiten inzake tarieven, waarin sprake is van een vergelijkbare regeling, en die sinds 1 maart 2009 gelden voor alle maatschappijen die op de luchthaven van Angoulême wensen te opereren. Uit het arrest van het London Court of International Arbitration (LCIA) van 18 juni 2012 betreffende de opzegging van de overeenkomsten van 2008 door Ryanair blijkt voorts dat tussen de vertegenwoordigers van Ryanair en van de CCI van Angoulême bilaterale onderhandelingen hebben plaatsgevonden over de voorwaarden van de activiteit van Ryanair op de luchthaven van Angoulême. Deze onderhandelingen zijn van start gegaan in september 2009, toen de vertegenwoordigers van Ryanair de vertegenwoordigers van de CCI-luchthaven in kennis stelden van de financiële moeilijkheden van de luchtvervoerder op de route Londen Stansted — Angoulême. Uit deze besprekingen blijkt dat de luchthavenbeheerder en Ryanair hun betrekkingen als exclusief zagen en dat eerstgenoemde uitsloot zich tot een andere luchtvaartmaatschappij te wenden.

(301) Om vast te stellen of de overeenkomsten Ryanair een economisch voordeel hebben verschaft, moet de Commissie vervolgens nagaan of een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie, geleid door het uitzicht op rendement, in de positie van het SMAC en de CCI-luchthaven vergelijkbare overeenkomsten zou hebben gesloten.

(302) Met het oog op de toepassing van dit beginsel en rekening houdend met de feitelijke omstandigheden van deze zaak moeten volgens de Commissie eerst de volgende vragen worden beantwoord:

— moeten het contract voor marketingdiensten en het op hetzelfde tijdstip gesloten contract voor luchthavendiensten samen of juist apart worden geanalyseerd?

— welke voordelen had een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie in de positie van de CCI-luchthaven kunnen verwachten van de contracten voor marketingdiensten?

([168]) Zie punt 8.1.2.2 van dit besluit.
([169]) Zie met name arrest van 29 april 1999, zaak C-342/96, Spanje/Commissie, Jurispr. I-2459, punt 41.

— in hoeverre is de vergelijking van de voorwaarden van de contracten voor luchthavendiensten waarop de formele onderzoeksprocedure betrekking heeft, met de op andere luchthavens aangerekende luchthavengelden relevant voor de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie?

(303) Vervolgens zal de Commissie, na deze vragen te hebben beantwoord, het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie toepassen op de diverse betrokken maatregelen.

9.1.3.1. Gezamenlijke beoordeling van het contract voor marketingdiensten en het contract voor luchthavendiensten

(304) In haar besluit tot inleiding van de procedure heeft de Commissie voorlopig geoordeeld dat het contract voor luchthavendiensten en het contract voor marketingdiensten tussen het SMAC en de luchtvaartmaatschappij Ryanair en AMS voor de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie samen moeten worden geanalyseerd. In dit verband zij erop gewezen dat een handelstransactie volgens het Gerecht ([170]) in haar geheel dient te worden beschouwd om uit te maken of de overheid zich als een rationele ondernemer in een markteconomie heeft gedragen. De Commissie is bij de beoordeling van de betwiste maatregelen dus verplicht rekening te houden met al deze pertinente elementen en hun context.

(305) In hun opmerkingen steunen de Franse autoriteiten de door de Commissie in haar inleidingsbesluit gekozen aanpak om het contract voor luchthavendiensten en het op hetzelfde tijdstip gesloten contract voor marketingdiensten, samen te analyseren. Sommige belanghebbenden, zoals Ryanair, betwisten deze aanpak en vinden dat de contracten voor marketingdiensten apart moeten worden geanalyseerd.

(306) De Commissie is evenwel van mening dat de analyse van alle elementen van het dossier de gegrondheid van de benadering in het inleidingsbesluit bevestigt (zie de overwegingen 215 tot en met 220 van het inleidingsbesluit). In dit verband zij opgemerkt dat geen van de in het kader van de formele onderzoeksprocedure verstrekte gegevens deze voorlopige analyse van de Commissie ter discussie heeft gesteld.

(307) In de eerste plaats is het contract voor marketingdiensten op dezelfde datum gesloten als het contract voor luchthavendiensten, en zijn beide contracten door dezelfde partijen gesloten. AMS is een volledige dochteronderneming van Ryanair en wordt geleid door hogere kaderleden van Ryanair. Ryanair en AMS vormen dus één enkele economische entiteit in die zin dat AMS handelt overeenkomstig de belangen van Ryanair en door haar wordt gecontroleerd, en dat de door haar gegenereerde winst bestemd is voor Ryanair, in de vorm van dividenden of een waardevermeerdering van de maatschappij. Zoals verder in detail zal worden uiteengezet, is het contract voor marketingdiensten gerelateerd aan de exploitatie van de route vanaf de luchthaven van Angoulême door Ryanair. In het contract voor marketingdiensten staat dat het zijn oorsprong vindt in de verbintenis van Ryanair om deze route te exploiteren. Voorts is het op hetzelfde tijdstip gesloten als het contract voor luchthavendiensten tussen het SMAC en Ryanair voor diezelfde route. Bijgevolg neemt het loutere feit dat de contracten voor marketingdiensten door het SMAC met AMS en niet met Ryanair zijn gesloten, niet weg dat een contract voor marketingdiensten en een op hetzelfde tijdstip gesloten contract voor luchthavendiensten als één enkele transactie kunnen worden beschouwd.

(308) Vervolgens wijst de Commissie erop dat het contract voor marketingdiensten gerelateerd is aan de exploitatie van routes door Ryanair op de luchthaven van Angoulême. Volgens de Commissie konden de commerciële betrekkingen tussen het SMAC en Ryanair enerzijds en het SMAC en AMS anderzijds uitsluitend in de context van de opening van de route Angoulême — Londen Stansted door Ryanair worden bekeken. In dit verband zij opgemerkt dat Ryanair in een audit voor rekening van de lokale en regionale overheden van de Charente ([171]) wordt voorgesteld als de rechtstreekse begunstigde van de „marketingsteun" die de luchtvaartmaatschappij verlangt om een eventuele lowcostverbinding te openen. De Franse autoriteiten benadrukken dat de overeenkomsten van 2008 een coherente en omvattende contractuele regeling vormen en onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Vanuit het standpunt van het SMAC als medecontractant is er dus een onlosmakelijk verband tussen het contract voor marketingdiensten en de door Ryanair op de luchthaven van Angoulême geëxploiteerde routes.

(309) Deze beoordeling wordt kracht bijgezet door de bepalingen van het contract voor marketingdiensten, waaruit blijkt dat dit contract berust op de verbintenis van Ryanair om de route, waarop ook het contract voor luchthavendiensten betrekking heeft, te exploiteren. In artikel 1 van het contract voor marketingdiensten, betreffende het doel van deze overeenkomst, is in dit verband bepaald dat de overeenkomst berust op de verbintenis van Ryanair om een route tussen de luchthaven van Angoulême en Londen te exploiteren. Aanvankelijk zal worden voorzien in 3 wekelijkse verbindingen in de voorjaars-/zomerperiode, tenzij dit wegens overmacht onmogelijk is. De Commissie merkt voorts op dat in een aantal bepalingen van het contract voor marketingdiensten rechtstreeks wordt verwezen naar Ryanair, en dat de maatschappij als het ware als contracterende partij wordt beschouwd, terwijl verbintenis tussen het SMAC en AMS is geformaliseerd. Zo is in artikel 7 van het contract voor marketingdiensten vermeld dat het contract voor marketingdiensten vermeld dat Ryanair, ingeval zij de overeenkomst opzegt vóór het einde van het derde

([170]) Zie arrest van 17 december 2008, zaak T-196/04, Ryanair/Commissie, Jurispr. 2008, blz. II-3643.
([171]) Studie van Alliance ELSA van 14 juni 2006 over de vooruitzichten voor de luchthavens van Angoulême Brie-Champnier en Cognac-Chanteaubernard na 1 januari 2007.

contractjaar, aan het SMAC een boete van 50 000 EUR voor het vierde jaar en 25 000 EUR voor het vijfde jaar moet betalen, naar evenredigheid van elk jaar en het vluchtschema. In het rapport aan het aanbestedingscomité is voorts vermeld dat de SNC-Lavalin voorstelt om in 2013 een nieuwe, door een lowcostmaatschappij geëxploiteerde route naar de Britse eilanden te openen als het SMAC instemt met de verlangde marketingsteun van naar schatting 30 tot 35 EUR per vertrekkende passagier. In deze bepalingen wordt dus een verband gelegd tussen de bij het beheer van de luchthaven van Angoulême gemaakte keuzes en het contract voor marketingdiensten.

(310) De bewering van Ryanair in het kader van deze procedure dat de sluiting van het contract voor marketingdiensten tussen de luchthaven en AMS niet tot doel had de bezettingsgraad van de door Ryanair op de route Angoulême-Londen geëxploiteerde vluchten te verhogen, stelt deze conclusie niet ter discussie. Doel van het marketingcontract was advertentieruimte op de website van Ryanair beschikbaar te stellen om Angoulême te promoten als reisbestemming bij bezoekers van de website van Ryanair, en dus bij de klanten van deze luchtvaartmaatschappij. Gesteld dus dat de bewering van Ryanair juist is en het onwaarschijnlijk was dat het marketingcontract het aantal door Ryanair van/naar Angoulême vervoerde passagiers zou verhogen, is het moeilijk te begrijpen welk belang de luchthaven erbij kon hebben een dergelijk marketingcontract te sluiten.

(311) De kosten in verband met het contract voor marketingdiensten waren voor het SMAC dan ook toe te schrijven aan de opening van de verbinding tussen Angoulême en Londen Stansted. Vanuit het standpunt van het SMAC konden de voordelen van de overeenkomst slechts bestaan in extra inkomsten uit het passagiersvervoer op de route Angoulême — Stansted, de enige route die Ryanair op de luchthaven van Angoulême expoiteerde.

(312) Het contract voor marketingdiensten is dus onlosmakelijk verbonden met het op hetzelfde tijdstip gesloten contract voor luchthavendiensten en met de luchtvervoersdiensten waarop het contract betrekking heeft. Uit bovenstaande feitelijke elementen blijkt bovendien dat het contract voor marketingdiensten zonder de betrokken luchtverbindingen (en dus zonder het contract voor luchthavendiensten die daarop betrekking hebben) voor de luchthaven van Angoulême economisch niet zinvol zou zijn geweest en bijgevolg niet zou zijn gesloten. Ryanair was destijds de enige grote maatschappij die op deze luchthaven vloog en het verkeer had kunnen doen toenemen. Als de luchthaven het verkeer op andere, door concurrenten van Ryanair geëxploiteerde routes wou bevorderen, kan er redelijkerwijs worden van uitgegaan dat zij geen reclame zou hebben gemaakt op de website van Ryanair. Zoals hierboven aangegeven, is in het contract voor marketingdiensten namelijk expliciet vermeld dat het zijn oorsprong vindt in de verbintenis van Ryanair om een luchtverbinding tussen de luchthaven van Angoulême en Londen Stansted te exploiteren. Daarnaast voorziet het in marketingdiensten waarmee voornamelijk wordt beoogd deze verbinding te promoten.

(313) Concluderend is de Commissie gelet op het voorafgaande van mening dat het contract voor marketingdiensten en het contract voor luchthavendiensten, die één enkele transactie vormen, samen moeten worden geanalyseerd om vast te stellen of zij staatssteun vormen.

9.1.3.2. De voordelen die een marktdeelnemer in een markteconomie van de contracten voor marketingdiensten had kunnen verwachten en de prijs die hij bereid zou zijn geweest voor deze diensten te betalen

(314) Om het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie in dit geval te kunnen toepassen, moeten het gedrag van de CCI van Angoulême en het SMAC als ondertekenaars van de overeenkomsten van 2008 worden vergeleken met dat van een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie die is belast met het beheer van de luchthaven van Angoulême.

(315) Bij de analyse van deze transactie moeten de voordelen worden geëvalueerd die deze hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie, geleid door het uitzicht op rendement, van de marketingdiensten kon verwachten. De algemene impact van dergelijke diensten op het toerisme en de economische activiteit van de regio dienen hierbij niet in aanmerking te worden genomen. Alleen de impact van deze diensten op de rendabiliteit van de luchthaven is relevant, aangezien een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie alleen die in aanmerking zou hebben genomen.

(316) De marketingdiensten stimuleren het verkeer op de routes waarop de contracten voor marketingdiensten en de desbetreffende contracten voor luchthavendiensten betrekking hebben, aangezien zij bedoeld zijn om deze routes te promoten. Hoewel dit in de eerste plaats ten goede aan de betrokken luchtvaartmaatschappij, kan worden gesteld dat ook de luchthavenbeheerder hiervan profiteert. Een toename van het aantal passagiers kan zich voor de luchthavenbeheerder namelijk vertalen in een toename van de inkomsten uit bepaalde luchthavengelden, alsook uit niet-luchtvaartgebonden inkomsten uit met name de activiteiten van de parkeergarages, restaurants en andere commerciële activiteiten.

(317) Het valt dus niet te ontkennen dat een marktdeelnemer in een markteconomie die de luchthaven van Angoulême beheert in de plaats van de CCI-luchthaven en het SMAC, dit positieve effect in aanmerking had kunnen nemen toen hij overwoog het contract voor marketingdiensten en het desbetreffende contract voor luchthavendiensten te sluiten. Hij zou hierbij de gevolgen van de betrokken luchtverbinding voor zijn toekomstige inkomsten en kosten hebben geëvalueerd en in dit verband het aantal passagiers op deze verbindingen hebben geschat, wat de positieve impact van de marketingdiensten zou hebben weergegeven. Bovendien zou deze impact zijn geëvalueerd over de hele exploitatieduur van de betrokken verbindingen zoals vastgesteld in het contract voor luchthavendiensten en het contract voor marketingdiensten.

(318) Wanneer een luchthavenbeheerder een contract sluit dat voorziet in promotieacties voor bepaalde luchtverbindingen, kan hij namelijk een bezettingsgraad (of laadfactor) ([172]) op de betrokken luchtverbindingen ramen en hier rekening mee houden bij de evaluatie van de toekomstige inkomsten. Hierbij neemt de Commissie nota van het standpunt van Ryanair dat de contracten voor marketingdiensten voor een luchthavenbeheerder niet alleen kosten genereren, maar zich ook in winst kunnen vertalen.

(319) Voorts dient te worden bepaald of een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie die de luchthaven van Angoulême beheert in de plaats van de CCI-luchthaven en het SMAC, redelijkerwijs andere voordelen kon verwachten en kwantificeren dan die welke voortvloeien uit de positieve impact op het gebruik van de onder het contract voor marketingdiensten vallende luchtverbindingen tijdens de in het contract voor marketingdiensten of het contract voor luchthavendiensten vastgestelde exploitatieduur.

(320) Een aantal belanghebbenden, waaronder met name Ryanair in haar studie van 17 januari 2014, ondersteunt deze stelling. De studie van 17 januari 2014 berust op het idee dat de door een luchthavenbeheerder zoals de CCI van Angoulême en het SMAC aangeschafte marketingdiensten het imago van de luchthaven verbeteren en bijgevolg het aantal passagiers dat gebruik maakt van deze luchthaven, gestaag doet toenemen, en dat dit effect zich niet beperkt tot de onder het contract voor marketingdiensten en het contract voor luchthavendiensten vallende luchtverbindingen tijdens de in die contracten vastgestelde exploitatieduur. Met name blijkt uit deze studie dat de marketingdiensten volgens Ryanair een duurzame positieve impact hebben op het gebruik van de luchthaven, ook na afloop van het contract voor marketingdiensten.

(321) In dit verband zij in de eerste plaats opgemerkt dat geen enkel element in het dossier erop wijst dat de luchthavenbeheerder bij de sluiting van het contract voor marketingdiensten waarop de formele onderzoeksprocedure betrekking heeft, een eventuele positieve impact van de contracten voor marketingdiensten in aanmerking heeft genomen en a fortiori heeft gekwantificeerd die zich niet beperkt tot de onder dat contract vallende luchtverbindingen of de duur van dat contract. De Franse autoriteiten hebben overigens van hun kant geen methode voorgesteld om de eventuele waarde te schatten die een hypothetische marktdeelnemer die de luchthaven van Angoulême beheert in de plaats van de CCI-luchthaven en het SMAC, aan deze impact zou hebben toegekend bij de beoordeling van de wenselijkheid om de overeenkomsten van 2008 te sluiten. Bijgevolg is die hypothetische impact bij de ondertekening van de contracten met AMS en Ryanair hoe dan ook niet in aanmerking genomen door de luchthavenbeheerders.

(322) Op basis van de beschikbare gegevens lijkt het voorts heel onwaarschijnlijk dat deze impact een duurzaam karakter heeft. De promotie voor Angoulême en haar regio op de website van Ryanair kan weliswaar bezoekers van de site hebben aangezet Ryanairtickets naar Angoulême te kopen toen zij de reclame zagen of kort daarna, maar het is weinig waarschijnlijk dat de visuele herinnering aan die reclame hun aankopen van vliegtickets wekenlang heeft beïnvloed. Een reclamecampagne kan een duurzaam effect hebben als bij de promotieacties gebruik wordt gemaakt van één of meer reclamemedia waaraan consumenten gedurende een bepaalde periode frequent worden blootgesteld. Zo kan een reclamecampagne via algemene televisie- en radiokanalen, populaire websites en/of een reeks reclameborden die buiten of in openbare ruimten zijn opgesteld, een dergelijk duurzaam effect sorteren als consumenten hier herhaaldelijk mee in contact komen. Het effect van een promotieactie die zich beperkt tot alleen de website van Ryanair daarentegen zal waarschijnlijk niet aanzienlijk langer aanhouden dan de duur van de promotieactie. Bovendien blijven zelfs houders van zeer bekende handelsmerken hun merken promoten via marketingcampagnes, wat rationeel economisch niet zou zijn gerechtvaardigd als de argumentatie van Ryanair werd gevolgd.

(323) Het is namelijk zeer waarschijnlijk dat de website van Ryanair door de meesten niet vaak genoeg wordt bezocht om de promotie voor een regio alleen via die site duurzaam op te slaan in het visuele geheugen. Deze stelling wordt aanzienlijk kracht bijgezet door twee elementen. In de eerste plaats was de promotie voor de regio van Angoulême op de startpagina van de website van Ryanair overeenkomstig het contract voor marketingdiensten beperkt tot 5 paragrafen van 150 woorden onder „Top Five Things To Do" voor de bestemming Angoulême — Cognac en tot alleen een link op de startpagina van www.ryanair.com naar een website die door het SMAC gedurende korte tot zelfs zeer korte perioden is aangewezen (24, 17 en twaalf dagen per jaar in de eerste drie jaren). Zowel de aard van deze

([172]) De bezettingsgraad of laadfactor wordt gedefinieerd als het aandeel aan bezette stoelen in voor de exploitatie van de betrokken luchtverbinding ingezette toestellen.

promotieacties (een loutere link, met een beperkte promotiewaarde) als de korte duur ervan kunnen het effect van deze acties na afloop ervan aanzienlijk hebben beperkt, temeer omdat deze acties beperkt waren tot alleen de website van Ryanair en geen gebruik is gemaakt van andere media. Ten tweede hadden de andere marketingacties in het contract met AMS uitsluitend betrekking op de webpagina voor de bestemming Angoulême. Het is zeer waarschijnlijk dat de meesten deze webpagina niet vaak bekijken, en alleen als ze reeds potentieel geïnteresseerd zijn in deze bestemming.

(324) Ook al kunnen de marketingdiensten het gebruik van de routes waarin het contract voor marketingdiensten voorziet, in de periode van de dienstverlening hebben gestimuleerd, dan nog is dit effect na deze periode of op andere routes hoogst waarschijnlijk nihil of te verwaarlozen.

(325) Uit de studies van Ryanair van 17 en 31 januari 2014 blijkt overigens dat de voordelen van de contracten voor marketingdiensten die verder gaan dan de routes waarin deze contracten voorzien, en dan de bij de contracten voor marketingdiensten en luchthavendiensten vastgestelde exploitatieduur van deze routes, hoogst onzeker zijn en niet kunnen worden gekwantificeerd met een betrouwbaarheidsgraad die door een bedachtzame marktdeelnemer in een markteconomie toereikend zou worden geacht.

(326) Zo zijn volgens de studie van 17 januari 2014 toekomstige incrementele winsten na de geplande beëindiging van het contract voor luchthavendiensten van nature onzeker. Daarnaast worden in deze studie twee methoden voorgesteld om het positieve effect van de contracten voor marketingdiensten vooraf te beoordelen, met name een op de cash-flow gebaseerde benadering en een op kapitalisatie gebaseerde benadering.

(327) De op de cash-flow gebaseerde benadering bestaat in een evaluatie van de voordelen van de contracten voor marketingdiensten en de contracten voor luchthavendiensten in de vorm van toekomstige inkomsten die door de luchthavenbeheerder worden gegenereerd uit de marketingdiensten en het contract voor luchthavendiensten, na aftrek van de desbetreffende kosten. De op kapitalisatie gebaseerde benadering bestaat erin de verbetering van het imago van de luchthaven als gevolg van de marketingdiensten te beschouwen als immateriële activa die worden verworven tegen de in het contract voor marketingdiensten vastgestelde prijs.

(328) In de studie wordt evenwel benadrukt dat de op kapitalisatie gebaseerde benadering veel moeilijkheden oplevert en de uit die methode voortvloeiende resultaten weinig betrouwbaar zijn, en wordt de voorkeur gegeven aan de op de cash-flow gebaseerde benadering. In de studie wordt met name het volgende aangegeven. Bij de op kapitalisatie gebaseerde benadering mag alleen het aandeel aan marketinguitgaven in aanmerking worden genomen dat toe te schrijven is aan de immateriëleactivabasis van een luchthaven. Het kan evenwel moeilijk zijn vast te stellen wat het aandeel aan marketinguitgaven is dat toekomstige inkomsten voor de luchthaven kan genereren (d.w.z. een investering in de immateriëleactivabasis van de luchthaven) ten opzichte van die welke huidige inkomsten genereren voor de luchthaven. Voorts wordt er in de studie op gewezen dat voor de toepassing van de op kapitalisatie gebaseerde benadering de gemiddelde periode moet worden geschat waarin een luchthaven een klant kan behouden dankzij de marketingcampagne van AMS. In de praktijk zou het bij gebrek aan voldoende gegevens echter bijzonder moeilijk zijn deze gemiddelde periode te schatten.

(329) In de studie van 31 januari 2014 wordt een praktische toepassing van de op de cash-flow gebaseerde benadering voorgesteld. Volgens deze benadering nemen de voordelen van de contracten voor marketingdiensten en de contracten voor luchthavendiensten, die zich ook na de beëindiging van het contract voor marketingdiensten nog laten gevoelen, de vorm aan van een „eindwaarde" die wordt berekend op de datum van beëindiging van het contract. Deze eindwaarde wordt berekend op basis van de incrementele winsten die in het laatste toepassingsjaar van het contract voor luchthavendiensten worden verwacht van de contracten voor luchthavendiensten en marketingdiensten. Deze winsten worden in de daaropvolgende periode verlengd met een duur die overeenkomt met die van het contract voor luchthavendiensten, aangepast op basis van het groeipercentage van de Europese markt voor luchtvervoer en een waarschijnlijkheidsfactor die moet weergeven in hoeverre het contract voor luchthavendiensten en het contract voor marketingdiensten na hun beëindiging kunnen bijdragen aan de winsten van de luchthaven. Dit vermogen om duurzame winst te genereren, vloeit volgens de studie van 31 januari 2014 voort uit een reeks factoren, waaronder een grotere bekendheid en een sterker merk, alsook netwerkexternaliteiten en terugkerende passagiers, zonder dat hier verder wordt op ingegaan. Bovendien wordt bij deze methode rekening gehouden met een discontovoet die de kapitaalkosten weergeeft.

(330) Als waarschijnlijkheidsfactor wordt in de studie een percentage van 30 % voorgesteld, wat als voorzichtig wordt beschouwd. Een valabele kwantitatieve of kwalitatieve rechtvaardiging hiervoor wordt in de uiterst theoretische studie evenwel niet gegeven. Het percentage van 30 % is niet gebaseerd op feitelijk elementen betreffende de activiteit van Ryanair of van de markten voor luchtvervoer of luchthavendiensten. In de studie wordt evenmin een verband gelegd tussen dit percentage en de slechts terloops aangestipte factoren (bekendheid, sterk merk, netwerkexternaliteiten en terugkerende passagiers), die de voordelen van de contracten voor luchthavendiensten en marketingdiensten zouden verlengen tot na de datum van beëindiging ervan. Tot slot berust de studie in geen enkel opzicht op de specifieke inhoud van de marketingdiensten waarin de verschillende contracten met AMS voorzien, om na te gaan in welke mate deze diensten bovengenoemde factoren kunnen beïnvloeden.

(331) Bovendien wordt geenszins aangetoond dat de door een contract voor luchthavendiensten en een contract voor marketingdiensten in het laatste toepassingsjaar ervan gegenereerde winsten voor de luchthavenbeheerder met enige waarschijnlijkheid zullen aanhouden na hun beëindiging. Evenmin wordt aangetoond dat het groeipercentage van de Europese markt voor luchtvervoer relevant is voor de beoordeling van het effect van een contract voor luchthavendiensten en een contract voor marketingdiensten voor een bepaalde luchthaven.

(332) Een „eindwaarde" die wordt berekend volgens de door Ryanair voorgestelde methode, zou door een voorzichtige marktdeelnemer in een markteconomie dus hoogst waarschijnlijk niet in aanmerking worden genomen wanneer hij nagaat of het wenselijk zou zijn een contract te sluiten.

(333) Uit de studie van 31 januari 2014 blijkt derhalve dat de op de cash-flow gebaseerde methode, net zoals de op kapitalisering gebaseerde methode, slechts hoogst onzekere en weinig betrouwbare resultaten kan geven.

(334) Voorts hebben noch de Franse autoriteiten, noch belanghebbenden gegevens verstrekt die aantonen dat de door Ryanair in deze studie voorgestelde methode of enige andere methode voor het kwantificeren van de winst die aanhoudt na de beëindiging van de contracten voor luchthavendiensten en de contracten voor marketingdiensten, daadwerkelijk wordt toegepast door regionale luchthavenbeheerders die vergelijkbaar zijn met die van Angoulême. De Franse autoriteiten hebben overigens geen opmerkingen gemaakt over de studies van 17 en 31 januari 2014 en hebben dus de conclusies in het kader van deze procedure niet goedgekeurd.

(335) Zoals eerder aangegeven, richten de in de formele onderzoeksprocedure bedoelde marketingdiensten zich bovendien duidelijk tot potentiële gebruikers van de in het contract voor marketingdiensten bedoelde verbinding. Als deze verbinding na afloop van het contract voor luchthavendiensten niet wordt verlengd, is het bijzonder onwaarschijnlijk dat de marketingdiensten ook na deze beëindiging nog een positieve impact zullen hebben op het gebruik van de luchthaven. Voor een luchthavenbeheerder is het echter zeer moeilijk in te schatten hoe waarschijnlijk het is dat een luchtvaartmaatschappij de exploitatie van een verbinding wenst voort te zetten na de periode waartoe zij zich in het contract voor luchthavendiensten heeft verbonden. Met name de lowcostmaatschappijen hebben blijk gegeven van een zeer dynamisch beheer bij het openen en sluiten van routes. Bij het sluiten van een transactie zoals die welke wordt onderzocht in deze formele onderzoeksprocedure kan een voorzichtige marktdeelnemer in een markteconomie niet rekenen op de bereidheid/het voornemen van de luchtvaartmaatschappij om de exploitatie van de betrokken route voort te zetten na afloop van het contract.

(336) Ten overvloede zij er voorts op gewezen dat een eindwaarde die is berekend volgens de door Ryanair in de studie van 31 januari 2014 voorgestelde methode, slechts positief is (en dus slechts een positief effect heeft op de verwachte rendabiliteit van het contract voor luchthavendiensten en het contract voor marketingdiensten) als de van deze contracten verwachte incrementele winst in het laatste toepassingsjaar van het contract voor luchthavendiensten positief is. Bij deze methode wordt namelijk uitgegaan van de in het laatste toepassingsjaar van het contract voor luchthavendiensten verwachte incrementele winst, die vervolgens wordt geëxtrapoleerd naar de toekomst door toepassing van twee factoren. De eerste factor is de algemene groei van de Europese markt voor luchtvervoer en geeft de verwachte groei van het verkeer weer. De tweede is een factor van 30 % die de kans weergeeft dat de uitvoering van recentelijk afgelopen contracten het sluiten van vergelijkbare contracten in de toekomst bevordert, zodat vergelijkbare financiële stromen worden gegenereerd. Als de in het laatste toepassingsjaar verwachte toekomstige incrementele winst negatief is, zal de eindwaarde dus ook negatief zijn, wat betekent dat ook de sluiting van contracten die vergelijkbaar zijn met de recentelijk afgelopen contracten, de rendabiliteit van de luchthaven elk jaar doet afnemen

(337) Dit scenario wordt in de studie van 31 januari 2014 slechts heel kort belicht in een voetnoot zonder enige commentaar of rechtvaardiging: „ […] er kan geen eindwaarde worden berekend als de incrementele winst na aftrek van de AMS-betalingen in het laatste jaar van de betrokken periode negatief is ([173]). Zoals verder zal worden aangetoond, leiden alle betrokken contracten in deze zaak tot incrementele financiële stromen die elk jaar negatief zijn in termen van netto contante waarde, en ook over het geheel genomen. Zo zou een „eindwaarde" voor deze contracten volgens de door Ryanair voorgestelde methode gelijk zijn aan nul of zelfs negatief zijn. Het in aanmerking nemen van een dergelijke eindwaarde zou derhalve niet afdoen aan de conclusie dat de diverse contracten een economisch voordeel inhouden.

(338) Uit het voorafgaande kan worden geconcludeerd dat het enige tastbare voordeel dat een voorzichtige marktdeelnemer in een markteconomie van een contract voor marketingdiensten zou verwachten en zou kwantificeren bij de beoordeling van de wenselijkheid om een dergelijk contract te sluiten, gekoppeld aan een contract voor luchthavendiensten, zou bestaan in een mogelijk positief effect van de marketingdiensten op het aantal passagiers dat tijdens de in de contracten vastgestelde exploitatieduur gebruik zou maken van de in de betrokken contracten bedoelde routes. De andere eventuele voordelen zijn volgens de Commissie te onzeker om te worden gekwantificeerd, en dergelijke theoretische voordelen zijn inderdaad niet in aanmerking genomen door de beheerders van de luchthaven van Angoulême bij de sluiting van de betrokken overeenkomsten.

([173]) Studie van 31 januari 2014, voetnoot 17: […] er kan geen eindwaarde worden berekend als de incrementele winst na aftrek van de AMS-betalingen in het laatste jaar van de betrokken periode negatief is.

9.1.3.3. Vergelijkbaarheid van de luchthaven van Angoulême met andere Europese luchthavens

(339) Overeenkomstig de nieuwe richtsnoeren wanneer een luchthaven overheidsmiddelen ter beschikking heeft, kan steun aan een luchtvaartmaatschappij welke van die luchthaven gebruikmaakt, in beginsel worden uitgesloten indien het voor de luchthavendiensten berekende tarief overeenstemt met het markttarief of aan de hand van een analyse vooraf, d.w.z. op basis van op het tijdstip van de toekenning van de steun beschikbare gegevens en van de op dat tijdstip te verwachten ontwikkelingen, kan worden aangetoond dat de regeling tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij zal leiden tot een positieve incrementele winstbijdrage voor de luchthaven ([174]).

(340) Voorts is in de nieuwe richtsnoeren nog het volgende bepaald: „*Wanneer de Commissie regelingen tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen moet beoordelen, zal zij ook rekening houden met de mate waarin de te beoordelen regelingen kunnen worden beschouwd als onderdeel van de tenuitvoerlegging van een algemene strategie van de luchthaven die ten minste op de lange termijn tot winstgevendheid moet leiden*" ([175]). Met betrekking tot de eerste benadering (vergelijking met een „markttarief") betwijfelt de Commissie of momenteel een geschikte benchmark kan worden bepaald om een daadwerkelijk markttarief voor door luchthavens verrichte diensten te kunnen vaststellen, en vindt zij een analyse vooraf van de winstgevendheidsverwachtingen het meest relevante criterium voor de beoordeling van door luchthavens met individuele luchtvaartmaatschappijen aangegane regelingen ([176]).

(341) In dit verband zij opgemerkt dat de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie op basis van een op andere, vergelijkbare markten genoteerde gemiddelde prijs, in de regel nuttig kan zijn wanneer een dergelijke prijs redelijkerwijs kan worden vastgesteld of afgeleid van andere marktindicatoren. Voor luchthavendiensten is deze methode echter minder relevant omdat de structuur van de kosten en de inkomsten sterk verschilt per luchthaven. Deze kosten en inkomsten hangen namelijk af van het ontwikkelingsstadium van de luchthaven, het aantal luchtvaartmaatschappijen dat op de luchthaven vliegt, de passagiersvervoerscapaciteit, de toestand van de infrastructuur en de desbetreffende investeringen, het regelgevende kader, dat kan verschillen per lidstaat, alsook van de tekorten en de in het verleden door de luchthaven aangegane verplichtingen ([177]).

(342) Een louter vergelijkende analyse wordt bovendien bemoeilijkt door de liberalisering van de markt voor luchtvervoer. Zoals in dit geval blijkt, berusten de commerciële praktijken tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen niet op een lijst van openbare prijzen voor individuele diensten. Die commerciële betrekkingen zijn namelijk zeer gevarieerd. Ze omvatten een risicodeling op het vlak van het gebruik van de luchthaven en de desbetreffende commerciële en financiële verantwoordelijkheden, een veralgemening van de stimuleringsmechanismen en aanpassingen van de risicospreiding tijdens de contractperiode. De transacties zijn dus nauwelijks onderling vergelijkbaar op basis van een prijs per retourvlucht of per passagier.

(343) Volgens Ryanair kan het beginsel van een bedachtzame investeerder in een markteconomie worden toegepast door bepaalde Europese luchthavens als benchmark te gebruiken. Volgens haar zijn bepaalde Europese luchthavens op grond van hun gelijkenissen substitueerbaar met de luchthaven van Angoulême ([178]). In de in dit kader aan de Commissie overgelegde studie worden de door Ryanair aan de luchthaven van Angoulême betaalde luchthavengelden vergeleken met die welke zij aan die vergelijkbare luchthavens betaalt. Ryanair concludeert dat de door die luchthavens aangerekende luchthavengelden lager liggen dan die welke de luchthaven van Angoulême hanteert.

(344) Volgens de Commissie is de in vorengenoemde studie gevolgde methode evenwel inefficiënt voor zover zij zich beperkt tot diensten en betalingen uit hoofde van het contract voor luchthavendiensten zonder rekening te houden met het contract voor marketingdiensten. Zoals eerder aangegeven, vindt de Commissie dat het criterium van de marktdeelnemer in een markteconomie moet worden toegepast na een gezamenlijke analyse van beide onderling verbonden contractuele instrumenten. De conclusies van de door Ryanair verstrekte vergelijkende analyse kunnen derhalve niet in aanmerking worden genomen.

(345) De door Ryanair voor luchthavendiensten op andere luchthavens betaalde luchthavengelden kunnen niet als benchmark dienen voor de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie.

([174]) Zie punt 53 van de nieuwe richtsnoeren.
([175]) Zie punt 66 van de nieuwe richtsnoeren.
([176]) Zie de punten 59 en 61 van de nieuwe richtsnoeren.
([177]) Zie het in voetnoot 69 genoemde besluit van de Commissie, overwegingen 88 en 89.
([178]) Ryanair baseert haar analyse op een studie van Oxera van 25 juni 2012.

(346) De Commissie merkt voorts op dat de daadwerkelijk door Ryanair betaalde prijs voor het gebruik van de luchthavendiensten van de luchthaven van Angoulême in de jaren 2008-2009 negatief was. Een negatieve prijs die door een luchthavenbeheerder aan een luchtvaartmaatschappij wordt toegekend omdat de luchthavengelden de kosten van de gerelateerde diensten niet dekken, kan weliwaar in overeenstemming zijn met een rationele berekening van een marktdeelnemer in een markteconomie, maar dan moet die negatieve prijs over een bepaalde periode worden gecompenseerd door een verwachte toename van de door de exploitatie van een route gegenereerde, al dan niet luchtvaartgerelateerde inkomsten. In dit geval konden de niet-luchtvaartgebonden inkomsten niet toereikend zijn en zouden zij niet voldoende zijn toegenomen in de vijfjarige periode van het contract voor luchthavendiensten.

(347) Tot slot zijn er weinig luchthavens waarvoor een negatieve prijs gerechtvaardigd zou zijn, al helemaal niet in het gekozen monster. De Commissie vindt de kenmerken van de luchthavens in dit monster te heterogeen om een toereikende grondslag voor een analyse te bieden ([179]).

(348) Ryanair heeft overigens niet aangetoond in hoeverre de in de studie genoemde luchthavens vergelijkbaar zijn qua verkeersstromen, soort verkeer, soort en omvang van de verleende luchthavendiensten, nabijheid van een grote stad, aantal inwoners in het verzorgingsgebied, welvaart van het omliggende gebied en aanwezigheid van andere geografische gebieden waaruit passagiers kunnen worden aangetrokken ([180]). Noch de Franse autoriteiten, noch belanghebbenden hebben aangevoerd dat er luchthavens zijn die op basis van die verschillende criteria voldoende vergelijkbaar zijn met de luchthaven van Angoulême.

(349) Gelet op het voorafgaande is de Commissie van oordeel dat er in de huidige context en rekening houdend met alle gegevens waarover zij beschikt, geen redenen zijn om af te wijken van de in de nieuwe luchtvaartrichtsnoeren voorgestelde benadering voor de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie op de betrekkingen tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, namelijk de analyse vooraf van de winstgevendheidsverwachtingen (of incrementele winstgevendheid). Deze benadering wordt gerechtvaardigd door het feit dat een luchthavenbeheerder een objectief belang heeft bij het sluiten van een transactie met een luchtvaartmaatschappij wanneer hij redelijkerwijs kan verwachten dat deze transactie in vergelijking met een contrafeitelijke situatie waarin die niet zou zijn gesloten, zijn winst zal doen toenemen (of zijn verliezen zal beperken), en dit los van enige andere vergelijking.

9.1.3.4. Conclusie betreffende de toepassing van het criterium van de marktdeelnemer in een markteconomie

(350) Uit het voorafgaande blijkt dat de Commissie, om het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie toe te passen op de overeenkomsten van 2008, het contract voor marketingdiensten samen met het op hetzelfde tijdstip gesloten contract voor luchthavendiensten moet analyseren, en moet nagaan of een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie die zich laat leiden door het uitzicht op rendement en de luchthaven van Angoulême beheert in de plaats van de CCI-luchthaven en het SMAC, deze contracten zou hebben gesloten. Hiertoe dient de incrementele rendabiliteit van de overeenkomsten van 2008 over de hele toepassingsperiode ervan, te worden geëvalueerd zoals een marktdeelnemer in een markteconomie dat zou hebben gedaan bij de sluiting van de contracten, met name aan de hand van ramingen van:

— het toekomstige incrementele verkeer dat wordt verwacht van de overeenkomsten van 2008, rekening houdend met het effect van de marketingdiensten op de bezettingsgraad van de in de contracten bedoelde routes;

— de toekomstige incrementele inkomsten die worden verwacht van de overeenkomsten van 2008, inclusief de inkomsten uit de luchtvaartheffingen en de grondafhandelingsdiensten die door deze overeenkomsten worden gegenereerd, alsook de niet-luchtvaartgebonden inkomsten uit het extra verkeer dat door deze overeenkomsten wordt gegenereerd;

— de toekomstige incrementele kosten die worden verwacht van de overeenkomsten van 2008, inclusief de exploitatiekosten en de eventuele incrementele investeringskosten die door de in die overeenkomsten bedoelde routes worden gegenereerd, alsook de kosten van de marketingdiensten.

(351) Deze berekeningen moeten toekomstige jaarlijkse financiële stromen opleveren die overeenkomen met het verschil tussen incrementele inkomsten en kosten, waarop zo nodig een percentage wordt toegepast dat de kapitaalkosten voor de luchthavenbeheerder weergeeft. Uit een positieve netto contante waarde kan in principe worden opgemaakt dat de betrokken contracten geen economisch voordeel verschaffen, terwijl een negatieve netto contante waarde wijst op het bestaan van een dergelijk voordeel.

([179]) Eén van de gekozen benchmarks berust op de indeling in de categorie van luchthavens met een verkeersvolume van minder dan een miljoen passagiers per jaar. Aangezien de door de luchthaven van Angoulême toegepaste luchthavengelden worden vergeleken met die van luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van honderdduizenden passagiers per jaar, is de grondslag van de resulterende vergelijkende analyse niet voldoende nauwkeurig om te kunnen worden aanvaard.

([180]) Zie de nieuwe richtsnoeren, punt 60.

(352) Opgemerkt zij dat, in het kader van een dergelijke evaluatie, het argument van Ryanair dat de prijs van de door het SMAC aangeschafte marketingdiensten gelijk is aan of lager ligt dan wat voor dergelijke diensten als een „marktprijs" kan worden beschouwd, irrelevant is. Een marktdeelnemer in een markteconomie die zich laat leiden door het uitzicht op rendement, zou niet bereid zijn dergelijke diensten aan te schaffen, zelfs niet tegen een prijs die lager ligt dan of gelijk is aan de „marktprijs", als hij voorzag dat de door de contracten gegenereerde incrementele kosten ondanks het positieve effect van deze diensten op het gebruik van de betrokken routes hoger zouden liggen dan de incrementele inkomsten in contante waarde. In een dergelijk geval zou de „marktprijs" hoger liggen dan wat hij bereid is te betalen en zou hij dus logischerwijs afzien van de betrokken diensten.

(353) Om dezelfde redenen zou het feit dat de prijzen in het contract voor luchthavendiensten hoger kunnen liggen of gelijk kunnen zijn aan de door beheerders van min of meer vergelijkbare luchthavens aangerekende prijzen, in het kader van deze analyse irrelevant zijn, aangezien niet zou kunnen worden verwacht dat zij voldoende incrementele inkomsten genereren om de incrementele kosten te dekken.

9.1.3.5. Toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie

(354) Met het oog op de beoordeling van de overeenkomsten van 2008 en gelet op het voorafgaande zij eraan herinnerd dat zowel het bestaan als de omvang van steunelementen in deze contracten moeten worden beoordeeld in het licht van de omstandigheden op het tijdstip van de sluiting ervan ([181]), en meer bepaald in het licht van de op dat tijdstip beschikbare gegevens en te verwachten ontwikkelingen.

(355) In de door de Franse autoriteiten verstrekte gegevens wordt erop gewezen dat het SMAC een prognose heeft laten verrichten die op 14 juni 2006 is ingediend ([182]). De studie heeft betrekking op de vooruitzichten voor de luchthaven van Angoulême voor de periode na 1 januari 2007. Zonder in detail te treden blijken uit dit document de grote aggregaten die verbonden zijn aan de opening van een door Ryanair geëxploiteerde route tussen Angoulême en Londen. Voor een op 100 000 passagiers per jaar geschat verkeer laat de studie het volgende resultaat zien:

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3
Negatief saldo van de exploitatierekening	56 000	56 000	56 000
Marketingsteun	560 000	560 000	560 000
Jaarlijkse uitgaven ten laste van het SMAC	616 000	616 000	616 000

(356) Dit document is geen businessplan op basis waarvan de Commissie kan nagaan of is voldaan aan het criterium van de marktdeelnemer in een markteconomie. De aan deze prognoses ten grondslag liggende gegevens worden namelijk niet nader genoemd en de hypothesen zijn niet voldoende gedetailleerd. Bovendien is deze schatting gemaakt over een periode van drie jaar, terwijl vóór de sluiting van de overeenkomsten van 2008 reeds was bepaald dat zij een looptijd van vijf jaar zouden hebben. Tot slot is deze studie ruim vóór de overeenkomsten van 2008 verricht. Zij was niet bedoeld om vast te stellen of deze overeenkomsten met Ryanair/AMS, zoals zij vóór de sluiting ervan in overweging hadden kunnen worden genomen, voor de luchthavenbeheerder voldoende rendabel waren geweest.

(357) Hoe dan ook stelt de Commissie vast dat deze prognoses erop wijzen dat het SMAC als beheerder van de luchthaven van Angoulême, niet heeft gehandeld als een bedachtzame marktdeelnemer in een markteconomie. Zo blijkt uit deze prognose van 2006 dat het SMAC reeds op dat tijdstip had kunnen weten dat de opening van een door een lowcostmaatschappij geëxploiteerde route tussen Angoulême en Londen tot aanzienlijke exploitatieverliezen en bijgevolg een hoge financieringsbehoefte kon leiden.

(358) Ondanks deze gegevens, waarover het SMAC bij de sluiting van de overeenkomsten van 2008 beschikte, achtte laatstgenoemde het niet nodig een businessplan of een gelijkwaardige economische analyse vooraf betreffende de met Ryanair en AMS te sluiten contracten te laten opstellen ter ondersteuning, uit economisch oogpunt, van zijn besluit om deze verbintenissen aan te gaan.

([181]) Zie bijvoorbeeld het arrest van 19 oktober 2005, zaak T-318/00, Freistaat Thüringen/Commissie, Jurispr. 2005, blz. II-4179, punt 125.

([182]) Deze studie is verricht door Alliance ELSA.

(359) Volgens Ryanair kan het ontbreken van een businessplan op het tijdstip van de sluiting van contracten zoals die waarop de formele onderzoeksprocedure betrekking heeft, niet worden gebruikt als bewijs van niet-naleving van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie.

(360) Het ontbreken van een businessplan, of algemener van een aan de sluiting van een contract voorafgaande kwantitatieve kosten-batenanalyse is echter een ernstige indicatie voor het feit dat het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie niet is nageleefd. Dit geldt des te meer in dit geval, omdat de beheerder van de luchthaven van Angoulême vóór de sluiting van de overeenkomsten van 2008 over gegevens beschikte die twijfels deden rijzen over de economische rendabiliteit van een overeenkomst voor de ontwikkeling van een lowcostverbinding naar Londen.

(361) De Commissie wil er in dit verband op wijzen dat de Franse autoriteiten geen gegevens hebben verschaft waaruit blijkt dat de luchthavenbeheerder een risico-batenanalyse van de overeenkomsten van 2008 heeft verricht op het tijdstip van de sluiting ervan. Frankrijk voert daarentegen aan dat het besluit van het SMAC berustte op de wil om het voortbestaan van de luchthaven van Angoulême te garanderen en was ingegeven door het doel de regionale ontwikkeling te bevorderen Deze bewering is echter een extra indicatie voor het feit dat de sluiting van de overeenkomsten van 2008 met Ryanair en AMS niet in de eerste plaats was ingegeven door het uitzicht op rendement.

(362) Volgens de Commissie wordt deze conclusie bevestigd door haar beoordeling van wat de door een bedachtzame marktdeelnemer in een markteconomie verrichte kosten-batenanalyse van de overeenkomsten van 2008 zou zijn geweest.

(363) Met het oog hierop heeft de Commissie haar eigen analyse verricht waarbij zij zich uitsluitend heeft gebaseerd op de incrementele kosten en inkomsten van de overeenkomsten van 2008, zoals een marktdeelnemer in een markteconomie die a priori zou hebben geëvalueerd, overeenkomstig de nieuwe richtsnoeren. De gehanteerde hypothesen en de resultaten van de analyse worden hieronder weergegeven.

(364) De Commissie wil er in het kader van deze analyse op wijzen dat zowel de Franse autoriteiten als de belanghebbenden na de goedkeuring van de nieuwe richtsnoeren is verzocht opmerkingen kenbaar te maken over de toepassing van de bepalingen van die richtsnoeren op deze zaak (zie de overwegingen 8 en 9). Noch de Franse autoriteiten, noch de belanghebbenden betwistten de benadering van de Commissie dat, aangezien geen geschikte benchmark kan worden bepaald om een daadwerkelijk markttarief voor door luchthavens aan luchtvaartmaatschappijen verleende diensten te kunnen vaststellen, het meest relevante criterium voor de beoordeling van de tussen die partijen aangegane regelingen een analyse vooraf van de winstgevendheidsverwachtingen is.

a) Tijdshorizon

(365) Bij de beoordeling van het belang om een contract voor luchthavendiensten en/of een contract voor marketingdiensten te sluiten, zou een marktdeelnemer in een markteconomie als tijdshorizon voor zijn beoordeling hetzij de duur van de betrokken overeenkomsten, hetzij de in elk individueel contract vastgestelde periode hebben gekozen. Met andere woorden, hij zou de incrementele kosten en inkomsten in de loop van de toepassingsperiode van de contracten hebben geëvalueerd.

(366) Een langere periode lijkt niet gerechtvaardigd. Op het tijdstip van de sluiting van de overeenkomsten zou een bedachtzame marktdeelnemer in een markteconomie er namelijk niet op hebben gerekend dat zij na afloop ervan onder dezelfde of onder andere voorwaarden zouden worden verlengd. Dit is des te meer het geval omdat een normaal bedachtzame beheerder moet hebben geweten dat lowcostmaatschappijen zoals Ryanair erom bekend stonden en staan dat zij hun activiteiten op zeer dynamische wijze ontplooien, zowel wat betreft het openen en sluiten van routes als het verhogen en verlagen van frequenties, om zich aan te passen aan de marktontwikkelingen.

(367) Voorts zij opgemerkt dat, in het kader van de toepassing van het beginsel van een marktdeelnemer in een markteconomie, geen rekening is gehouden met het feit dat Ryanair bepaalde verbindingen gedurende de hele in de overeenkomsten van 2008 vastgestelde periode niet heeft geëxploiteerd, aangezien dit op het tijdstip van de sluiting van die overeenkomsten noch bekend, noch te voorzien was.

(368) Hieronder zal de Commissie de bij de analyse van de overeenkomsten van 2008 met Ryanair/AMS gehanteerde hypothesen inzake incrementeel verkeer en incrementele inkomsten en kosten onderzoeken, en vervolgens de resultaten van de analyse van die overeenkomsten uiteenzetten.

b) Incrementeel verkeer en verwacht aantal retourvluchten

(369) De door de Commissie verrichte analyse berust op het incrementele verkeer (met andere woorden het extra aantal passagiers) dat een marktdeelnemer in een markteconomie die de luchthaven van Angoulême beheert in de plaats van het SMAC, had kunnen verwachten op het tijdstip van de sluiting van de overeenkomsten van 2008. Het gaat het er dus om het aantal passagiers te schatten dat de beheerder van de luchthaven van Angoulême in 2008 had kunnen verwachten op de door Ryanair geëxploiteerde verbinding Angoulême-Londen tijdens de looptijd van het contract.

(370) Het verwachte incrementele verkeer is bepaald op basis van de voor de verbinding Angoulême-Londen in de contracten voor luchthavendiensten en marketingdiensten vastgestelde frequenties en van het aantal daaruit voortvloeiende jaarlijkse retourvluchten.

(371) Daarnaast heeft de Commissie rekening gehouden met de capaciteit van de door Ryanair ingezette toestellen, met name Boeings 737-800 met 189 zitplaatsen.

(372) De Commissie gaat dus uit van een bezettingsgraad van 85 % per vlucht. Dit is een gunstige hypothese voor Ryanair, want 85 % is een hoog percentage. Dit percentage ligt overigens iets boven het gemiddelde van de door Ryanair op haar netwerk ([183]) geëxploiteerde vluchten en ligt hoger dan of is gelijk aan de bezettingsgraad die de Franse autoriteiten in hun reconstructie van de kosten-batenanalyses voorstellen voor de verschillende contracten. Hoewel het een gunstige hypothese betreft, kan deze hoge bezettingsgraad volgens de Commissie worden gehanteerd om een mogelijk gunstig effect van de marketingdiensten op het gebruik van de in de diverse contracten bedoelde luchtverbindingen weer te geven, aangezien verder geen kwantitatieve gegevens betreffende de verwachte impact van deze diensten op de bezettingsgraad beschikbaar zijn.

Wanneer de toepassingsperiode van een contract niet overeenkwam met volledige kalenderjaren, heeft de Commissie hier rekening mee gehouden door voor elk toepassingsjaar het verwachte verkeer te berekenen in verhouding tot het aantal dagen van het jaar waarop het contract gold.

c) Incrementele inkomsten

(373) De Commissie heeft voor de overeenkomsten van 2008 waarop haar analyse betrekking heeft, getracht de incrementele inkomsten te bepalen, d.w.z. de door de transactie gegenereerde inkomsten waarvan een marktdeelnemer in een markteconomie zou zijn uitgegaan.

(374) Op grond van de Single till-aanpak moeten volgens de Commissie zowel de luchtvaartgebonden als de niet-luchtvaartgebonden inkomsten in aanmerking worden genomen.

(375) De luchtvaartgebonden inkomsten bestaan uit de opbrengst van de verschillende door de luchtvaartmaatschappij aan de luchthavenbeheerder te betalen heffingen, met name:

— de „landingsheffing", d.w.z. een bedrag per retourvlucht,

— de „passagiersheffing", d.w.z. een bedrag per passsagier en

— de voor de grondafhandelingsdiensten betaalde heffing, in de vorm van een in het contract voor luchthavendiensten vastgesteld bedrag per retourvlucht.

(376) Het bedrag van de passagiersheffing en de landingsheffing was rechtstreeks vastgesteld bij de overeenkomsten van 2008. Overeenkomstig artikel 7.1 van het contract voor luchthavendiensten was de hoogte van de passagiersheffing vastgesteld op basis van de door de luchthaven van Angoulême gehanteerde tarieven. Artikel 7.3 van het contract voor luchthavendiensten voorziet evenwel in prijskortingen voor de eerste drie jaren. Deze kortingen bedragen 57,25 % in het eerste jaar, d.w.z. 1,18 EUR, 48 % in het tweede jaar, d.w.z. 1,44 EUR en 24 % in het derde jaar, d.w.z. 2,10 EUR. Voorts waren bij artikel 7.2 van datzelfde contract de landingsheffingen op 252,29 EUR per landing vastgesteld. Bij de analyse zijn bijgevolg de in het contract vastgestelde bedragen in aanmerking genomen.

(377) Voorts was in artikel 7.4 van het contract voor luchthavendiensten bepaald dat de heffing voor grondafhandelingsdiensten het eerste jaar 195 EUR bedroeg en vanaf het tweede jaar op 245 EUR werd gebracht. De Commissie heeft in haar analyse dus dat bedrag in aanmerking genomen.

(378) Voor de berekening van de opbrengst van bovengenoemde drie luchtvaartheffingen die een marktdeelnemer in een markteconomie van het contract zou hebben verwacht, heeft de Commissie gebruikgemaakt van de prognoses voor het aantal retourvluchten (voor de landingsheffing en de grondafhandelingsheffing) en het extra verkeer (voor de passagiersheffing), zoals vastgesteld bij het contract, vermenigvuldigd met de eenheidsbedragen van de heffingen zoals hierboven vastgesteld.

(379) De niet-luchtvaartgebonden inkomsten zijn in principe min of meer evenredig met het aantal passagiers. De activiteiten van de parkeergarages, restaurants en winkels in de luchthaven zijn namelijk afhankelijk van het aantal passagiers. Hetzelfde geldt voor de door de luchthavenbeheerder geïnde inkomsten uit deze activiteiten. In dit geval resulteert een aanzienlijk deel van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten evenwel uit uitgaven van de werknemers van de exploitant en van andere ondernemingen wanneer het passagiersverkeer op de luchthaven van Angoulême niet significant is.

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

(380) Dat bedrag aan niet-luchtvaartgebonden incrementele inkomsten zou een marktdeelnemer in een markteconomie op het tijdstip van de sluiting van de contracten volgens de Commissie waarschijnlijk hebben berekend op basis van de totale niet-luchtvaartgebonden inkomsten van de luchthaven vlak voordat het betrokken contract werd gesloten. In dit geval worden de niet-luchtvaartgebonden inkomsten grotendeels gegenereerd door de uitgaven van de werknemers van de exploitant en van de op de luchthaven gevestigde ondernemingen wanneer het passagiersverkeer niet significant is. Volgens de door de Franse autoriteiten verstrekte gegevens kon de som van de incrementele niet-luchtvaartgebonden opbrengsten uit uitsluitend commercieel verkeer op […] EUR per jaar worden geschat. Volgens de Commissie is dit een redelijke schatting.

d) Incrementele kosten

(381) De incrementele kosten die a priori konden worden verwacht van elke transactie (waaronder in voorkomend geval, een contract voor luchthavendiensten en een contract voor marketingdiensten) door een marktdeelnemer in een markteconomie die de luchthaven beheert in de plaats van de beheerders van de luchthaven van Angoulême, kunnen in onderstaande drie categorieën worden ingedeeld:

— de kosten van de aanschaf van de marketingdiensten;

— de incrementele investeringskosten, als gevolg van investeringen in verband met de transactie;

— de incrementele exploitatiekosten, d.w.z. de exploitatiekosten (personeel, diverse aankopen) die de uitvoering van de transactie met zich kan brengen.

(382) Voor de kosten van de marketingcontracten heeft de Commissie de in het contract voor marketingdiensten vastgestelde bedragen in aanmerking genomen. Het met Ryanair gesloten contract voor marketingdiensten voorzag in artikel 3.1 in marketingdiensten ter waarde van 400 000 EUR het eerste jaar, 300 000 EUR het tweede jaar en 225 000 EUR het derde jaar. Die bedragen heeft de Commissie dus in aanmerking genomen als kosten van marketingdiensten.

(383) Net zoals bij de verkeersprognoses komen de verwachte marketingbetalingen niet noodzakelijk overeen met daadwerkelijk betaalde bedragen, aangezien bepaalde gebeurtenissen na de sluiting van de contracten tot gevolg kunnen hebben dat wordt afgeweken van de oorspronkelijk voorziene bedragen. Dit is met name het geval wanneer het contract vervroegd wordt opgezegd. Die gebeurtenissen dienen evenwel niet in aanmerking te worden genomen bij de toepassing van het beginsel van de martkdeelnemer in een markteconomie, aangezien zij zich na de sluiting van de contracten voordeden. Bij de beoordeling van de rendabiliteit van de overeenkomsten van 2008 zou elke marktdeelnemer in een markteconomie hebben verwezen naar de bij de ondertekening van het contract vastgestelde bedragen.

(384) Incrementele investeringskosten zijn niet in aanmerking genomen omdat geen enkel element in het dossier erop wijst dat een marktdeelnemer in een markteconomie zou hebben verwacht dat hij bepaalde investeringen moest verrichten naar aanleiding van de contracten waarop de formele onderzoeksprocedure betrekking heeft.

(385) Om de te verwachten incrementele exploitatiekosten bij de sluiting van de overeenkomsten van 2008 te schatten, moet de Commissie zich baseren op gegevens van de luchthavenbeheerder, aangezien zij niet zelf kon inschatten hoe een bepaald contract van invloed kan zijn op de verschillende kostenposten van de luchthaven.

(386) De Commissie merkt op dat die schatting door de CCI-luchthaven en het SMAC is verricht vóór de ondertekening van de overeenkomsten van 2008 en dus beschikbaar was toen de contracten werden gesloten.

e) Presentatie van de resultaten voor de met Ryanair en AMS gesloten contracten

(387) Na voor het contract alle incrementele inkomsten en kosten te hebben vastgesteld die een marktdeelnemer in een markteconomie zou hebben voorzien, kan de Commissie voor de overeenkomsten van 2008 voor elk jaar van de voorziene looptijd ervan de verwachte incrementele financiële stromen bepalen (inkomsten minus kosten). Die resultaten worden hieronder weergegeven.

Tabel 12

Van de overeenkomsten van 2008 verwachte incrementele financiële stromen

Jaar	2008	2009	2010	2011	2012
Bezettingsgraad	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Passagiers per vlucht	160,65	160,65	160,65	160,65	160,65

Jaar	2008	2009	2010	2011	2012
Passagiers per retourvlucht	322	322	322	322	322
Retourvluchten van april tot en met oktober	93	93	93	93	93
Totaal aantal passagiers	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**	**29 946**

Tarief van de heffingen	2008	2009	2010	2011	2012
Heffing per retourvlucht	1,18	1,44	2,1	2,76	2,76
Landingsheffing per retourvlucht	252,29	252,29	252,29	252,29	252,29
Grondafhandelingsheffing per retourvlucht	195	245	245	245	245

Incrementele inkomsten	2008	2009	2010	2011	2012
Opbrengst van de passagiersheffing	35 336,28	43 122,24	62 886,6	82 650,96	82 650,96
Opbrengst van de landingsheffing	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97	23 462,97
Opbrengst van de grondafhandelingsheffing	18 135	22 785	22 785	22 785	22 785
Niet-luchtvaartgebonden inkomsten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Totaal	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

Incrementele kosten	2008	2009	2010	2011	2012
Grondafhandeling en ontvangst	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
personeelskosten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
overige kosten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marketing	400 000	300 000	225 000	0	0
Totaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2008	2009	2010	2011	2012
Inkomsten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Uitgaven	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultaat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(388) De Commissie stelt vast dat voor de overeenkomsten van 2008 alle jaarlijkse incrementele financiële stromen negatief zijn, zoals aangegeven in tabel 12, hoewel de Commissie, met name voor het incrementele verkeer en de incrementele kosten, is uitgegaan van gunstige hypothesen voor Ryanair. Voorts merkt de Commissie op dat deze conclusie nog steeds zou opgaan als de incrementele exploitatiekosten volledig buiten beschouwing werden gelaten en als incrementele kosten alleen de kosten van de aanschaf van marketingdiensten in aanmerking werden genomen.

(389) De Commissie is bijgevolg van oordeel dat aan Ryanair en AMS door de met het SMAC gesloten overeenkomsten van 2008 een economisch voordeel is verschaft. Aangezien dit voordeel voortvloeit uit specifieke contractuele regelingen met de betrokken luchtvaartmaatschappij, is het selectief.

9.1.4. *Ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer en de mededinging*

(390) Wanneer financiële steun van een lidstaat de positie van ondernemingen ten opzichte van andere concurrerende ondernemingen in het handelsverkeer binnen de Unie versterkt, moeten deze ondernemingen worden geacht door die steun te worden beïnvloed. Volgens de vaste rechtspraak van het Hof ([184]) is er reeds sprake van vervalsing van de mededinging door een maatregel wanneer de begunstigde van de steun met andere ondernemingen concurreert op markten die voor de concurrentie open staan.

(391) Sinds de inwerkingtreding van de derde fase van de liberalisering van het luchtverkeer op 1 januari 1993 ([185]) kunnen luchtvaartmaatschappijen vrij vluchten exploiteren op routes binnen de Unie met een onbeperkte cabotagevergunning. Het Hof heeft evenwel verklaard dat *„wanneer een onderneming werkzaam is in een sector die wordt gekenmerkt door een overtollige productiecapaciteit en waarin de producenten van verschillende lidstaten effectief met elkaar concurreren, elke steun die deze onderneming van de overheid ontvangt, het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kan beïnvloeden en de mededinging kan vervalsen, voor zover de instandhouding van deze onderneming op de markt de concurrenten belet hun marktaandeel te vergroten en de mogelijkheid om hun export te vergroten verkleint* ([186])*.*

(392) In dit geval kan worden gesteld dat de betrokken maatregelen de exploitatiekosten van een route konden verminderen en de exploitanten ertoe konden aanzetten een route van de ene luchthaven naar de andere over te brengen. De Commissie is bijgevolg van oordeel dat de betrokken maatregelen de mededinging vervalsen en het handelsverkeer binnen de Unie ongunstig beïnvloeden.

9.1.5. *Conclusie betreffende de aanwezigheid van steun*

(393) In het licht van het voorafgaande is de Commissie van oordeel dat Ryanair en AMS als gevolg van de overeenkomsten van 2008 staatssteun hebben ontvangen.

9.2. **Verenigbaarheid met de interne markt**

(394) De betrokken steunmaatregelen vormen exploitatiesteun. Dergelijke maatregelen kunnen slechts in uitzonderlijke en naar behoren gemotiveerde gevallen als verenigbaar met de interne markt worden aangemerkt.

(395) Uit de rechtspraak van het Hof ([187]) volgt voorts dat het aan de Franse autoriteiten was om aan te geven op welke rechtsgrondslag de betrokken steunmaatregelen als verenigbaar met de interne markt konden worden beschouwd, en aan te tonen dat de verenigbaarheidsvoorwaarden waren vervuld. De Commissie heeft de Franse autoriteiten in haar inleidingsbesluit derhalve verzocht de mogelijke rechtsgrondslagen voor verenigbaarheid aan te geven en vast te stellen of de geldende verenigbaarheidsvoorwaarden waren vervuld, met name ingeval de betrokken steunmaatregelen als aanloopsteun voor de opening van nieuwe routes zou worden beschouwd. De Franse autoriteiten hebben echter nooit aangevoerd dat de onderzochte maatregelen aanloopsteun vormen die verenigbaar is met de interne markt, en evenmin andere rechtsgrondslagen voor verenigbaarheid naar voren gebracht, noch een argumentatie waarop een verenigbaarverklaring zou kunnen worden gebaseerd. Voorts heeft geen enkele belanghebbende elementen aangedragen om de verenigbaarheid van deze maatregelen met de interne markt aan te tonen.

(396) De Commissie acht het evenwel zinvol na te gaan in hoeverre deze steunmaatregelen verenigbaar kunnen worden verklaard vanwege hun bijdrage aan de opening van nieuwe routes.

([184]) Zie arrest van 30 april 1998, zaak T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Commissie, Jurispr. 1998, blz. II-717.

([185]) Verordeningen (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1), (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8) en (EEG) nr. 2409/92 van de Raad van 23 juli 1992 inzake tarieven voor luchtdiensten (PB L 240 van 24.8.1992, blz. 15).

([186]) Zie met name het arrest van 21 maart 1991, Italië/Commissie, zaak C-305/89, Jurispr. 1991, blz. I-1603.

([187]) Zie arrest van 28 april 1993, zaak C-364/90, Italië/Commissie, Jurispr. 1993, blz. I-2097, punt 20.

(397) In de nieuwe richtsnoeren is in dit verband het volgende bepaald: *„Wat aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen betreft, zal de Commissie de in deze richtsnoeren neergelegde beginselen toepassen op alle aangemelde aanloopsteun waarover zij zich vanaf 4 april 2014 moet uitspreken, zelfs wanneer de projecten vóór die datum werden aangemeld. Overeenkomstig de mededeling van de Commissie betreffende de vaststelling van regels voor de beoordeling van onrechtmatig verleende staatssteun, zal de Commissie op onrechtmatige aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen de regels toepassen die van kracht waren op het ogenblik dat de steun werd toegekend. Zij zal de in deze richtsnoeren neergelegde beginselen dan ook niet toepassen op vóór 4 april 2014 verleende onrechtmatige aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen"* ([188]).

(398) In de richtsnoeren van 2005 is dan weer bepaald dat *„[d]e verenigbaarheid van iedere steun ter financiering van luchthaveninfrastructuur of aanloopsteun die zonder haar toestemming is verleend en daardoor in strijd is met artikel 88, lid 3, van het Verdrag, […] door de Commissie [wordt] getoetst aan de onderhavige richtsnoeren, indien met de steunverlening na de publicatie van de richtsnoeren in het Publicatieblad van de Europese Unie is. In de overige gevallen gebeurt de toetsing aan de hand van de bij het begin van de steunverlening geldende regels"* ([189]).

(399) Aangezien de overeenkomsten van 2008 zijn gesloten na de inwerkingtreding van de richtsnoeren van 2005, vormen die richtsnoeren de geldende rechtsgrondslag.

(400) In dit verband is in punt 27 van de richtsnoeren van 2005 gepreciseerd dat aan luchtvaartmaatschappijen toegekende exploitatiesteun (zoals aanloopsteun) slechts bij wijze van uitzondering en onder strikte voorwaarden verenigbaar kan worden verklaard in de armste achterstandsgebieden in Europa, zoals de gebieden die vallen onder de afwijking van artikel 107, lid 3, onder a), VWEU, de ultraperifere gebieden en dunbevolkte gebieden

(401) Aangezien de luchthaven van Angoulême niet in een dergelijk gebied gelegen is, is deze afwijking niet op haar van toepassing.

(402) De Commissie merkt op dat noch de Franse autoriteiten, noch belanghebbenden de verenigbaarheid van deze maatregelen met de interne markt hebben aangetoond, noch op basis van de richtsnoeren van 2005, noch op basis van een andere grondslag.

(403) Aangezien de in punt 79 van de richtsnoeren van 2005 vastgestelde criteria voor aanloopsteun cumulatief zijn, acht de Commissie het zinvol de criteria van punt 5.2, onder i) en k), van die richtsnoeren te onderzoeken.

(404) Met betrekking tot criterium i) (businessplan dat de levensvatbaarheid van de route aantoont en effect van de nieuwe verbinding op de concurrerende lijnen) heeft de Commissie de Franse autoriteiten verzocht aan te geven of dergelijke businessplannen waren voorgelegd en zo ja, kopieën over te leggen. Noch de Franse autoriteiten, noch belanghebbenden hebben melding gemaakt van het bestaan van dergelijke businessplannen. Uit de verklaringen van Ryanair/AMS blijkt voorts dat geen businessplan is opgesteld om de levensvatbaarheid van de route gedurende een aanzienlijke periode na de toekenning van de steun aan te tonen. Er was geen analyse vooraf, gebaseerd op de gegevens waarover de luchtvaartmaatschappij beschikte op het tijdstip van de sluiting van de overeenkomsten van 2008, die de levensvatbaarheid van de luchtverbinding tussen de luchthaven van Angoulême en die van Londen Stansted kon aantonen. Bijgevolg is niet voldaan aan het criterium onder i).

(405) Overeenkomstig het criterium onder k) moeten op het niveau van de lidstaten beroepsmechanismen worden gecreëerd om tegen iedere vorm van discriminatie bij de toekenning van steun te kunnen optreden. De Commissie merkt op dat bij de sluiting van de overeenkomsten van 2008 geen beroepsmechanisme was gecreëerd om tegen discriminatie bij de toekenning van aanloopsteun te kunnen optreden. Aan het criterium onder k) is dus evenmin voldaan.

9.3. **Conclusie**

(406) De door het SMAC met Ryanair en AMS gesloten overeenkomsten van 2008, waarop deze procedure betrekking heeft, vormen dus staatssteun die onverenigbaar is met de interne markt.

10. **ALGEMENE CONCLUSIE**

(407) Overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU is de lidstaat verplicht de Commissie op de hoogte te brengen van elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen. De betrokken lidstaat kan de voorgenomen maatregelen niet tot uitvoering brengen voordat die procedure tot een eindbeslissing heeft geleid. In dit geval hebben de Franse autoriteiten de door de beheerders van de luchthaven van Angoulême ontvangen compensaties, noch de overeenkomsten van 2008, aangemeld. Bovendien is de steun uitbetaald voordat de Commissie een eindbeslissing had genomen.

([188]) Punt 174 van de nieuwe richtsnoeren.
([189]) Punt 85 van de richtsnoeren van 2005.

(408) In het licht van het voorafgaande oordeelt de Commissie dat de door de luchthaven van Angoulême ontvangen compensaties onrechtmatige staatssteun vormen, doch op grond van artikel 106, lid 2, VWEU verenigbaar zijn met de interne markt.

(409) De in het kader van de uitvoering van de overeenkomsten van 2008 uit hoofde van de activiteit van Ryanair en AMS betaalde bedragen vormen daarentegen wel onrechtmatige en met de interne markt onverenigbare staatssteun.

11. **TERUGVORDERING**

(410) Volgens vaste rechtspraak is de Commissie, wanneer zij vaststelt dat een steunmaatregel onverenigbaar is met de interne markt, bevoegd de betrokken lidstaat te verplichten de steunmaatregel in te trekken of te wijzigen ([190]). In artikel 14 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad ([191]) is het volgende bepaald: „*Indien negatieve beschikkingen worden gegeven in gevallen van onrechtmatige steun beschikt de Commissie dat de betrokken lidstaat alle nodige maatregelen dient te nemen om de steun van de begunstigde terug te vorderen („terugvorderingsbeschikking"). De Commissie verlangt geen terugvordering van de steun indien zulks in strijd is met een algemeen beginsel van het Gemeenschapsrecht.*".

(411) De door de Commissie nagestreefde doelstelling om met de interne markt onverenigbare staatssteun van de betrokken lidstaat terug te vorderen, bestaat erin de vroegere toestand te herstellen ([192]). In dit verband heeft het Hof vastgesteld dat deze doelstelling verwezenlijkt is wanneer de begunstigden de bedragen hebben terugbetaald die als onwettige staatssteun zijn verleend, waardoor zij het marktvoordeel dat zij ten opzichte van hun concurrenten genoten, verliezen. Zo wordt de toestand van vóór de steunverlening hersteld ([193]).

(412) In dit geval lijkt de terugvordering van de aldus vastgestelde onrechtmatige steun niet in strijd te zijn met een algemeen beginsel van het Unierecht. Met name hebben noch de Franse autoriteiten, noch de belanghebbenden argumenten in deze zin aangevoerd.

(413) Frankijk dient bijgevolg alle nodige maatregelen te nemen om de steun die door de overeenkomsten van 2008 onrechtmatig is verleend, van Ryanair en AMS terug te vorderen

(414) De terug te vorderen steunbedragen moeten als volgt worden berekend. De overeenkomsten van 2008 moeten worden geacht aanleiding te hebben gegeven tot een eenzelfde steunbedrag voor elk jaar waarin die overeenkomsten zijn toegepast. Elk van die bedragen wordt berekend op basis van het negatieve gedeelte van de voorzienbare incrementele financiële stromen (inkomsten minus kosten) op het tijdstip van de sluiting van de overeenkomsten van 2008, zoals aangegeven in tabel 12. Die bedragen komen overeen met de bedragen die elk jaar in mindering hadden moeten worden gebracht op het bedrag van de marketingdiensten (of dat had moeten worden toegevoegd aan de aan de luchtvaartmaatschappijen aangerekende luchthavengelden en grondafhandelingsheffingen) om ervoor te zorgen dat de netto contante waarde van het contract positief is, m.a.w. dat het in overeenstemming is met het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie.

(415) Om rekening te houden met het daadwerkelijk door Ryanair en AMS ontvangen voordeel door de overeenkomsten van 2008 kunnen de in de vorige overweging genoemde bedragen worden aangepast, aan de hand van door Frankrijk overgelegde bewijsstukken, afhankelijk van i) het verschil tussen enerzijds de daadwerkelijke ex post vastgestelde betalingen door Ryanair uit hoofde van de landingsheffing, de passagiersheffing en de grondafhandelingsheffing krachtens het contract voor luchthavendiensten, en anderzijds de geraamde financiële stromen (ex ante) die overeenkomen met deze inkomstenposten en zijn vermeld in tabel 12 en ii) het verschil tussen enerzijds de daadwerkelijke ex post vastgestelde marketingbetalingen ten gunste van Ryanair en AMS uit hoofde van het contract voor marketingdiensten en anderzijds de desbetreffende geraamde marketingkosten (ex ante) zoals vermeld in tabel 12.

(416) De Commissie is voorts van oordeel dat het daadwerkelijk door Ryanair en AMS ontvangen voordeel beperkt is tot de daadwerkelijke uitvoeringsperiode van de overeenkomsten van 2008. Na de beëindiging van die overeenkomsten hebben Ryanair en AMS namelijk geen betalingen in de vorm van marketingbetalingen meer ontvangen. De steunbedragen in het kader van de overeenkomsten van 2008, berekend zoals hierboven aangegeven, worden bijgevolg op nul gebracht voor de jaren waarin het contract niet langer gold (met name wegens vervroegde beëindiging met instemming van beide partijen).

([190]) Zie arrest van 12 juli 1973, zaak C-70/72, Commissie/Duitsland, Jurisprudentie 1973, blz. 813, punt 13.
([191]) Verordening (EG) nr. 659/1999 van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag, PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.
([192]) Zie arrest van 14 september 1994, gevoegde zaken C-278/92, C-279/92 en C-280/92, Spanje/Commissie, Jurispr. 1994, blz. I-4103, punt 75.
([193]) Zie arrest van 17 juni 1999, zaak C-75/97, België/Commissie, Jurispr. 1999, blz. I-3671, punten 64 en 65.

(417) Tabel 13 omvat de relevante gegevens betreffende de bedragen op basis waarvan de terug te vorderen bedragen worden berekend. Deze bedragen omvatten de geraamde incrementele financiële stromen (inkomsten minus kosten) die voortvloeien uit de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie, doch met verlagingen voor de jaren waarin de contracten niet langer golden.

Tabel 13

Gegevens betreffende de terug te vorderen bedragen in het kader van de overeenkomsten van 2008

Indicatief bedrag van de uit hoofde van de regeling ontvangen steun (in EUR) ([1])					Indicatief bedrag van de terug te vorderen steun (in EUR) (Hoofdsom)
2008	2009	2010	2011	2012	
463 066	**405 630**	**0**	**0**	**0**	**868 695**

([1]) Voor de berekening van de interest wordt ervan uitgegaan dat de steun is verleend op 31 december van het betrokken jaar.

(418) Zoals hierboven uitgelegd is de Commissie van oordeel dat Ryanair en AMS voor de toepassing van de staatssteunregels één enkele economische entiteit vormen en dat de contracten voor marketingdiensten en de contracten voor luchthavendiensten die tegelijkertijd zijn gesloten op 8 februari 2008, als één enkele transactie moeten worden beschouwd. De Commissie is bijgevolg van oordeel dat Ryanair en AMS hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de volledige terugbetaling van de uit hoofde van de overeenkomsten van 2008 ontvangen steun.

(419) De daadwerkelijk van 2008 tot en met 2009 uit hoofde van de overeenkomsten van 2008 betaalde steun bedraagt ongeveer 868 695 EUR.

(420) De Franse autoriteiten moeten vorengenoemd bedrag binnen een termijn van vier maanden vanaf de kennisgeving van dit besluit terugvorderen.

(421) Met het oog hierop moeten de Franse autoriteiten bovendien het steunbedrag vermeerderen met de terugvorderingsrente, berekend vanaf de datum waarop de betrokken steun ter beschikking van de ondernemingen is gesteld, namelijk de daadwerkelijke datum van elke steunbetaling, tot de daadwerkelijke terugbetaling ervan ([194]), overeenkomstig hoofdstuk V van Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie ([195]). Aangezien in dit geval de stromen waaruit die steun bestaat, complex zijn en op verschillende data in het jaar — voor bepaalde categorieën van inkomsten zelfs continu — vloeien, acht de Commissie het voor de berekening van de terugvorderingsrente aanvaardbaar dat als tijdstip van de betaling van de betrokken steun het eind van het jaar, d.w.z. 31 december van elk betrokken jaar, geldt.

(422) Ingeval een lidstaat op onvoorzienbare moeilijkheden stuit, of zich bewust wordt van gevolgen die door de Commissie over het hoofd zijn gezien, mogen die problemen ter overweging aan de Commissie worden voorgelegd, samen met voorstellen voor passende wijzigingen. In dat geval moeten de Commissie en de betrokken lidstaat te goeder trouw samenwerken om de moeilijkheden met volledige inachtneming van de bepalingen ([196]) van het VWEU te overwinnen.

(423) De Commissie verzoekt Frankrijk dan ook eventuele problemen bij de uitvoering van dit besluit onverwijld voor te leggen,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De betalingen die zijn verricht door het département de la Charente, de communauté d'agglomération du grand Angoulême en de communauté des communes de Braconne Charente uit hoofde van de overeenkomst van 23 mei 2002 betreffende de financieringsvoorwaarden voor de exploitatie en de ontwikkeling van de luchthaven van Angoulême Brie Champniers, en door het Syndicat mixte des aéroports de Charente uit hoofde van het uitbestedingscontract van 22 januari

([194]) Zie artikel 14, lid 2, van Verordening (EG) nr. 659/99 (reeds aangehaald).
([195]) Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie van 21 april 2004 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag (PB L 140 van 30.4.2004, blz. 1).
([196]) Zie arrest van 2 februari 1989, zaak C-94/87, Commissie/Duitsland, Jurisprudentie 1989, blz. 175, rechtsoverweging 9, en arrest van 4 april 1995, zaak C-348/93, Commissie/Italië, Jurisprudentie 1995, blz. 673, rechtsoverweging 17.

2009 en het aanbestedingsdocument van 8 augustus 2011, ten gunste van respectievelijk de Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême en de SNC-Lavalin, vormen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU die door Frankrijk onrechtmatig, in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU, is toegekend.

2. De betalingen die ten gunste van Ryanair en Airport Marketing Services zijn verricht door het Syndicat mixte des aéroports de Charente uit hoofde van het contract voor luchthavendiensten en het contract voor marketingdiensten van 8 februari 2008, vormen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU die door Frankrijk onrechtmatig, in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU, is toegekend.

Artikel 2

1. De betalingen die zijn verricht door het departement de la Charente, de communauté d'agglomération du grand Angoulême en de communauté des communes de Braconne Charente uit hoofde van de overeenkomst van 23 mei 2002 betreffende de financieringsvoorwaarden voor de exploitatie en de ontwikkeling van de luchthaven van Angoulême Brie Champniers, en door het Syndicat mixte des aéroports de Charente uit hoofde van het uitbestedingscontract van 22 januari 2009, ten gunste van de Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, vormen staatssteun die op grond van artikel 106, lid 2, VWEU, verenigbaar is met de interne markt.

2. De betalingen die door het Syndicat mixte des aéroports de Charente uit hoofde van het aanbestedingsdocument van 8 augustus 2011 zijn verricht ten gunste van de SNC-Lavalin, zijn op grond van artikel 106, lid 2, VWEU verenigbaar met de interne markt, mits Frankrijk tegenover de Commissie aantoont dat het totale over de hele looptijd van het contract betaalde bedrag niet meer bedraagt dan wat nodig is ter dekking van de nettokosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen, inclusief een redelijk rendement op het geïnvesteerde kapitaal en exclusief de kosten in verband met de commerciële ontwikkeling van het platform.

3. Frankrijk legt de Commissie binnen vier maanden na afloop van het in 2011 tussen het Syndicat mixte des aéroports de Charente en de SNC-Lavalin gesloten contract een verslag over waaruit blijkt dat het aan de SNC-Lavalin verleende compensatiebedrag, inclusief een redelijk rendement op het geïnvesteerde kapitaal, over de hele looptijd van het contract in overeenstemming is met artikel 5 van Besluit 2012/21/EU.

4. De door het Syndicat mixte des aéroports de Charente uit hoofde van het contract voor luchthavendiensten en het contract voor marketingdiensten van 8 februari 2008 ten gunste van Ryanair en Airport Marketing Services verleende steun is onverenigbaar met de interne markt.

Artikel 3

1. Frankrijk dient de in artikel 2, lid 4, bedoelde steun van de begunstigden terug te vorderen. Ryanair en Airport Marketing Services zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de terugbetaling van de steun.

2. Het terug te betalen bedrag wordt verhoogd met de rente vanaf de dag dat de steun ter beschikking van de begunstigden werd gesteld tot de dag dat die daadwerkelijk werd terugbetaald.

3. De rente wordt op samengestelde grondslag berekend overeenkomstig hoofdstuk V van Verordening (EG) nr. 794/2004 en Verordening (EG) nr. 271/2008 van de Commissie ([197]) tot wijziging van Verordening (EG) nr. 794/2004.

4. Frankrijk schorst alle uitstaande betalingen van de in artikel 2, lid 4, bedoelde steun vanaf de datum waarop dit besluit is vastgesteld.

Artikel 4

1. De in artikel 2, lid 4, bedoelde steun wordt onverwijld en daadwerkelijk teruggevorderd.

2. Frankrijk zorgt ervoor dat dit besluit binnen vier maanden na kennisgeving ervan ten uitvoer wordt gelegd.

([197]) Verordening (EG) nr. 271/2008 van de Commissie van 30 januari 2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 794/2004 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag (PB L 82 van 25.3.2008, blz. 1).

Artikel 5

1. Binnen twee maanden na de kennisgeving van dit besluit verstrekt Frankrijk de Commissie de volgende gegevens:

a) de steunbedragen die op grond van artikel 3 moeten worden teruggevorderd;

b) een gedetailleerde beschrijving van de reeds genomen en de voorgenomen maatregelen om aan dit besluit te voldoen;

c) de documenten waaruit blijkt dat aan de begunstigden opdracht is gegeven de steun terug te betalen.

2. Frankrijk houdt de Commissie op de hoogte van de ontwikkelingen met betrekking tot de nationale maatregelen die het land heeft genomen om dit besluit ten uitvoer te leggen, totdat de in artikel 2, lid 4, bedoelde steun volledig is teruggevorderd. Het verstrekt, op eenvoudig verzoek van de Commissie, onverwijld informatie over de reeds genomen en voorgenomen maatregelen om aan dit besluit te voldoen. Het verstrekt ook gedetailleerde gegevens over de reeds door de begunstigden terugbetaalde steunbedragen en rente.

Artikel 6

Dit besluit is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 23 juli 2014.

Voor de Commissie

Joaquín ALMUNIA

Vicevoorzitter