AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2023/1683

af 26. juli 2022

om foranstaltning SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) iværksat af Frankrig til fordel for forvalteren af La Rochelle lufthavn og visse luftfartsselskaber, der opererer i denne lufthavn

(meddelt under nummer C(2022) 5145)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR,

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit ([1]),

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([2]), under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 28. juli 2008, 20., 22. og 23. september 2008, 1. og 21. oktober 2008 og 20. november 2008 indgav en række borgere klager til Kommissionen vedrørende fordele, som angiveligt var blevet indrømmet luftfartsselskabet Ryanair i La Rochelle-Île de Ré lufthavn (»lufthavnen«), og finansielle bidrag, som lufthavnen angiveligt havde modtaget. Klagerne henviste til rapporten om de endelige konklusioner fra den regionale revisionsret i Poitou-Charentes (»CRC«) af 13. maj 2008 (»CRC-rapporten«) om forvaltningen af handels- og industrikammeret i La Rochelle (»CCI«).

(2) Ved brev af 17. marts 2009 sendte Kommissionen klagerne til de franske myndigheder i en ikkefortrolig version og anmodede om deres bemærkninger til disse foranstaltninger. Den 25. maj 2011 sendte Kommissionen dette brev igen. Ved brev af 20. juni 2011 anmodede de franske myndigheder om forlængelse af svarfristen til den 26. juli 2011, hvilket Kommissionen bevilgede ved brev af 21. juni 2011. De franske myndigheder anmodede om endnu en udsættelse af svarfristen til den 26. august 2011, hvilket Kommissionen igen accepterede ved brev af 28. juli 2011. De franske myndigheder fremsendte endelig de ønskede svar ved brev af 30. august 2011.

([1]) Med virkning fra den 1. december 2009 er artikel 87 og 88 i EF-traktaten blevet til henholdsvis artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). De to sæt bestemmelser er i det væsentlige identiske. I denne afgørelse skal henvisninger til artikel 107 og 108 i TEUF efter omstændighederne forstås som henvisninger til EF-traktatens artikel 87 og 88. I TEUF blev der desuden indført visse terminologiske ændringer, f.eks. er »Fællesskabet« erstattet med »Unionen«, »fællesmarkedet« med »det indre marked« og »Retten i første instans« med »Retten«. Terminologien i TEUF vil blive benyttet i hele denne forordning.

([2]) EUT C 130 af 4.5.2012, s. 10, og EUT C 113 af 15.4.2014, s. 30.

(3) Kommissionen anmodede Ryanair om uddybende oplysninger ved brev af 11. april 2011. Ryanair svarede ved brev af 22. juli 2011. Kommissionen videresendte disse bemærkninger til Frankrig ved brev af 14. oktober 2011. Da Kommissionen ikke modtog noget svar, sendte den Frankrig en rykker den 16. november 2011. Ved brev af 21. november 2011 meddelte de franske myndigheder Kommissionen, at de ikke ønskede at besvare Ryanairs bemærkninger.

(4) Ved brev af 8. februar 2012 underrettede Kommissionen Frankrig om sin afgørelse (»åbningsafgørelsen«) om at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedrørende den støtte, som CCI potentielt havde ydet til luftfartsselskaberne Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet og Buzz.

(5) Kommissionen anmodede Frankrig om supplerende oplysninger ved brev af 22. februar 2012. Ved brev af 12. marts 2012 anmodede Frankrig om en yderligere forlængelse af fristen til at besvare de anmodninger om yderligere oplysninger, der blev fremsat i åbningsafgørelsen og brevet af 22. februar 2012. Frankrig sendte den 13. april 2012 sine bemærkninger samt de oplysninger og dokumenter, Kommissionen havde anmodet om i åbningsafgørelsen. Under henvisning til de manglende oplysninger sendte Kommissionen Frankrig en rykker ved brev af 19. april 2012. De franske myndigheder fremsendte endelig deres svar ved brev af 27. april 2012.

(6) Den 16. april 2012 fremsendte Ryanair sine bemærkninger til andre sager, som Ryanair var involveret i, til Kommissionen og anmodede Kommissionen om at tage hensyn til selskabets bemærkninger i forbindelse med alle statsstøttesager vedrørende Ryanair.

(7) Kommissionens afgørelse blev offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende ([3]) den 4. maj 2012. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger om de pågældende foranstaltninger inden for en frist på en måned efter offentliggørelsesdatoen.

(8) Kommissionen anmodede på ny Frankrig om supplerende oplysninger ved brev af 16. juli 2012. Frankrig svarede ved brev af 16. august 2012 (og berigtigelsen hertil af 5. september 2012).

(9) Kommissionen modtog bemærkninger fra interesserede parter. CCI fremsatte sine bemærkninger den 24. juli 2012. Den 1. juni 2012 fremsendte Ryanairs datterselskab, Airport Marketing Services (»AMS«), sine bemærkninger. Desuden fremsendte Ryanair den 1. juni 2012, den 3. juni 2013, den 3. februar 2014 og den 10. april 2015 en række bemærkninger og økonomiske analyserapporter udarbejdet af et konsulentfirma for økonomisk analyse (Oxera).

(10) Kommissionen modtog også bemærkninger fra en række andre interesserede parter, herunder offentlige enheder ([4]), virksomheder ([5]), sammenslutninger ([6]) og enkeltpersoner.

(11) Ryanair fremsendte desuden den 11. april 2013, 23. december 2013, 9. og 31. januar 2014, 7. februar 2014, 28. marts 2014, 27. januar 2015, 7. december 2015 og 1. april 2019 en række generelle og fælles bemærkninger til flere statsstøttesager, som Kommissionen havde indledt, og som involverede Ryanair. Den 15. og 29. september 2014 fremlagde Ryanair også økonomiske analyserapporter udarbejdet af Oxera vedrørende flere statsstøttesager omhandlende Ryanair.

([3]) EUT C 130 af 4.5.2012, s. 10.

([4]) Conseillers du Commerce Extérieur [eksportrådgivere] (30.5.2012), departementet Charente-Maritime (8.6.2012), Office de Tourisme de La Rochelle [La Rochelles turistkontor] (4.6.2012), Poitou-Charentes CCI (1.6.2012), Angoulême CCI (4.6.2012), Charente-Maritime Tourisme [Charente-Maritimes turistråd] (1.6.2012), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [myndighederne i byområdet La Rochelle] (4.6.2012), Royans byråd (29.5.2012), Vendée Tourisme [Vendées turistråd] (30.5.2012) og regionen Poitou-Charentes (10.7.2012).

([5]) Doc Services (18.5.2012), Fountaine Pajot (21.5.2012), Le Richelieu (25.5.2012), Atlandis (26.5.2012), Le Relais du Bois (30.5.2012), Groupe Cafés Merling (31.5.2012), Grand Pavois (30.5.2012), Cuisines Villeger (23.5.2012), Irium (4.6.2012), Sogerma (29.5.2012), La Rochelle Evénements (29.5.2012).

([6]) Amicale Rivedoux [en sammenslutning af lokalsamfund] (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [sammenslutning af hotelejere i La Rochelle-Ile de Ré] (31.5.2012), Envol Vert [en miljøorganisation] (3.6.2012), Ile de Ré Tourisme [Ile de Rés turistråd] (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [sammenslutning af erhvervsdrivende inden for søfart i La Rochelle] (30.5.2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) [sammenslutning af turistinformationskontorer i Charente-Maritime] (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

(12) Ved brev af 15. juni 2012, 3. maj 2013, 9. og 23. januar 2014, 4. februar 2014, 2. juli 2014, 12. september 2014, 19. maj 2015, 16. december 2015 og 17. maj 2019 sendte Kommissionen de bemærkninger, der var fremsat af de interesserede parter, til Frankrig. Kommissionen gav Frankrig mulighed for at kommentere disse bemærkninger. Frankrig besvarede disse breve den 13. juli 2012, 25. juli 2012, 29. januar 2014, 23. maj 2014, 18. december 2015 og 24. juni 2019. I sit brev af 13. juli 2012 meddelte Frankrig Kommissionen, at de modtagne bemærkninger ikke gav anledning til bemærkninger fra Frankrigs side ud over de bemærkninger, der allerede var fremsat i forbindelse med Marseille Provence lufthavn ([7]). Desuden meddelte Frankrig ved brev af 25. juli 2012, 29. januar 2014, 23. maj 2014 og 18. december 2015 Kommissionen, at Frankrig ikke ønskede at fremsætte bemærkninger som svar på tredjeparters bemærkninger.

(13) Kommissionen meddelte skriftligt Frankrig og de interesserede tredjeparter, der allerede havde fremsendt bemærkninger, at den havde til hensigt at vurdere, om de pågældende støtteforanstaltninger var forenelige med det indre marked på grundlag af EU's retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber ([8]) (»retningslinjerne fra 2014«). Kommissionen opfordrede adressaterne til at fremsætte deres eventuelle bemærkninger hertil. Endvidere blev der den 15. april 2014 offentliggjort en meddelelse i Den Europæiske Unions Tidende ([9]), hvori Frankrig og de interesserede tredjeparter blev opfordret til at fremsætte deres bemærkninger hertil.

(14) Frankrig fremsatte den 19. marts 2014 sine bemærkninger til retningslinjerne fra 2014.

(15) Kommissionen modtog bemærkninger fra CCI (11. juni 2014), Communauté d'Agglomération de La Rochelle [myndighederne i byområdet La Rochelle] (6. juni 2014), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) [sammenslutningen af turistinformationskontorer i Charente-Maritime] (13. maj 2014), Angoulême CCI (7. maj 2014), Irium Holding Group SAS (2. maj 2014), Groupe Cafés Merling (30. april 2014) og NGO'en Transport & Environnement (13. maj 2014). Ved brev af 2. juli 2014 blev de forskellige bemærkninger videresendt til Frankrig, som ikke ønskede at besvare dem.

(16) Kommissionen anmodede Frankrig om supplerende oplysninger ved brev af 19. maj 2015. Frankrig svarede ved brev af 4. august 2015, 18. november 2015, 4. december 2015 og 14. marts 2016.

(17) Kommissionen anmodede Frankrig om supplerende oplysninger ved brev af 18. november 2016. Frankrig svarede ved brev af 20. december 2016, 15. februar 2017, 11. juli 2017 og 20. juli 2017.

(18) Kommissionen anmodede Frankrig om supplerende oplysninger ved brev af 29. marts 2017. Frankrig svarede ved brev af 18. august 2017.

(19) Kommissionen anmodede Frankrig om supplerende oplysninger ved brev af 19. maj 2017. Frankrig svarede ved brev af 18. august 2017 og 15. november 2017.

(20) Kommissionen anmodede Frankrig om supplerende oplysninger ved brev af 18. august 2017. Frankrig svarede ved brev af 16. april 2018.

(21) Kommissionen anmodede Frankrig om supplerende oplysninger ved brev af 5. december 2017. Frankrig svarede ved brev af 16. februar 2018.

(22) Kommissionen anmodede Frankrig om supplerende oplysninger ved brev af 9. april 2019. Frankrig svarede ved brev af 21. juni 2019.

2. **LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ LUFTHAVN**

(23) La Rochelle-Île de Ré lufthavn ligger i La Rochelle i departementet Charente-Maritime i Frankrig, 5 km nordvest for La Rochelle og 2 km fra Île de Ré-broen. Denne lufthavn er åben for indenrigs og udenrigs kommerciel trafik.

([7]) Kommissionens afgørelse (EU) 2016/1698 af 20. februar 2014 om de foranstaltninger, SA. 22932 (2011/C) (ex NN 37/2007), som Frankrig har iværksat til fordel for Marseille Provence lufthavn og de luftfartsselskaber, som benytter lufthavnen (EUT L 260 af 27.9.2016, s. 1).

([8]) Kommissionens meddelelse om retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber (EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3).

([9]) EUT C 113 af 15.4.2014, s. 30.

(24) I 1936 besluttede den franske stat, byen La Rochelle og CCI at åbne en lufthavn. Denne afgørelse var omfattet af lov af 20. juni 1933 om ændring af lov af 9. april 1898 om handelskamre. I lov af 9. april 1898 om handelskamre, som oprindeligt affattet, blev det fastsat, at »handels- og industrikamre kan udpeges som koncessionshavere for offentlige arbejder eller pålægges forpligtelser til offentlig tjeneste, navnlig i forbindelse med søhavne og vandveje«. Ved lov af 20. juni 1933 blev denne bestemmelse udvidet til at omfatte lufthavne. Flyvepladsen blev åbnet i 1939.

(25) Lufthavnens hovedstart- og landingsbane er 2 255 m lang og 45 m bred. Frankrig anslår, at lufthavnens teoretiske maksimale årlige kapacitet er på 700 000 passagerer.

(26) Lufthavnen drives af CCI, som også er lufthavnens ejer. Regnskaberne for »lufthavnsafdelingen« (»lufthavnsafdelingen« eller »CCI-lufthavn«) er adskilt fra regnskaberne for CCI's afdeling for generelle anliggender (»CCI's afdeling for generelle anliggender«) ([10]).

(27) I tabel 3 nedenfor gives et samlet overblik over passagertrafikken i La Rochelle lufthavn gennem de seneste år. I overensstemmelse med punkt 15 i Fællesskabets retningslinjer fra 2005 for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne ([11]) (»retningslinjerne fra 2005«), er La Rochelle lufthavn en kategori D-lufthavn, dvs. en »lille regional lufthavn«.

(28) I den undersøgte periode blev lufthavnen hovedsagelig benyttet af lavprisselskaber, nemlig Ryanair, Airlinair (omdøbt til Hop i 2013), Flybe, easyJet, Jet2 og Buzz. Ruterne drives på årsbasis eller sæsonbasis eller på mere ad hoc-basis for charterflyvninger. Lufthavnen anvendes også til fritidsflyvninger, militærflyvninger og officielle tjenesteflyvninger.

(29) Ifølge Frankrig var de aktive ruter i den periode, der var omfattet af den formelle undersøgelsesprocedure, følgende:

Tabel 1

Lufttrafik i La Rochelle lufthavn fra 2001 til 2006

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Kommercielle flyvninger		***3 414***	***3 114***	***2 891***	***1 850***	***1 949***	***2 714***
heraf	ruteflyvninger	*3 200*[4]	*2 929*	*2 741*	*1 636*	*1 797*	*2 487*
	andet	*214*	*185*	*150*	*214*	*152*	*227*
Flyvninger med turist- og forretningsfly		***24 919***	***25 462***	***26 537***	***25 333***	***20 084***	***23 033***
heraf	privatfly fly tilhørende flyveklubber	*12 382*	*10 984*	*12 113*	*11 329*	*6 909*	*8 102*
	fly tilhørende flyveklubber	*12 537*	*14 478*	*14 424*	*14 004*	*13 175*	*14 931*
Flyvninger med militærfly og luftfartøjer til officiel tjeneste		***1 890***	***2 179***	***2 285***	***1 616***	***844***	***1 298***
Andet (herunder arbejdsflyvninger)		***4 063***	***4 516***	***4 458***	***4 633***	***3 696***	***5 629***
Flyvninger i alt		***34 286***	***35 271***	***36 171***	***33 432***	***26 573***	***32 674***

([10]) CCI's afdeling for generelle anliggender er ansvarlig for CCI's øvrige aktiviteter, f.eks. repræsentation af erhvervslivets interesser i La Rochelle-regionen. Den leverer også tjenesteydelser til disse virksomheder, tilbyder bistand til oprettelse, udvikling og overdragelse af en virksomhed og tilbyder grunduddannelse og videreuddannelse.

([11]) EUT C 312 af 9.12.2005, s. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Passagertrafik på ruteflyvninger	***72 912***	***89 339***	***92 427***	***97 521***	***125 858***	***178 938***
La Rochelle-Paris	*23 312*[5]	*9 132*[6]	*18 785*			
La Rochelle-Clermont-Ferrand	*20 060*	*23 263*	*22 194*	*5 909*		
La Rochelle-London	*25 227*[4]	*54 544*	*51 448*[8]	*72 092*	*79 373*	*100 168*
La Rochelle-Southampton				*17 335*[9]	*17 328*	*16 290*
La Rochelle-Birmingham					*19 286*[11]	*12 229*
La Rochelle-Dublin						*22 357*[12]
La Rochelle-Bristol						*12 943*[13]
La Rochelle-Lyon	*4 313*	*2 364*		*2 185*[10]	*9 871*	*14 951*
La Rochelle-Bordeaux		*36*[7]				
Andre kommercielle passagerer	***3 712***	***2 387***	***1 375***	***2 821***	***1 705***	***1 934***
heraf nationalt	*2 381*	*740*	*497*	*1 313*	*367*	*1 067*
international	*1 331*	*1 647*	*878*	*1 508*	*1 338*	*867*
Samlet antal passagerer, der gik om bord og fra borde	***76 681***	***91 854***	***93 802***	***100 404***	***127 563***	***180 888***
Heraf passagerer i transit (kun medregnet én gang)	***57***	***128***	***31***	***62***	***0***	***16***
Godstrafik	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Kilde: De franske myndigheder.

Lancering af ruteflyvninger:

4) Ruten La Rochelle-London blev lanceret den 5. april 2001

5) Ruten La Rochelle-Paris blev suspenderet den 1. oktober 2001

6) Ruten La Rochelle-Paris blev overtaget af Air Jet den 15. juli 2002, derefter af Air Atlantique i maj 2003 og efterfølgende suspenderet den 31. december 2004

7) Ruten La Rochelle-Bordeaux blev befløjet af Air Jet fra den 15. juli til den 19. august 2002

8) Ruten La Rochelle-London blev suspenderet i april 2003 (Ryanairs overtagelse af Buzz)

9) Ruten La Rochelle-Southampton blev lanceret af Flybe den 24. juni 2004

10) Ruten La Rochelle-Lyon (via Poitiers) blev lanceret af Airlinair den 14. oktober 2004

11) Ruten La Rochelle-Birmingham blev lanceret af Flybe den 27. marts 2005

12) Ruten La Rochelle-Dubling blev lanceret af Ryanair den 29. april 2006

13) Ruten La Rochelle-Southampton blev lanceret af easyJet den 21. juli 2006

Tabel 2

Lufttrafik i La Rochelle lufthavn fra 2007 til 2011

		2007	2008	2009	2010	2011
Kommercielle flyvninger		***3 398***	***3 464***	***2 650***	***2 925***	***3 833***
heraf	ruteflytninger	*3 069*	*3 042*	*2 320*	*2 511*	*3 400*
	andet	*329*	*422*	*330*	*414*	*433*
Flyvninger med turist- og forretningsfly		***21 699***	***22 311***	***21 112***	***20 041***	***19 934***
heraf	privatfly fly tilhørende flyveklubber	*7 332*	*7 162*	*7 800*	*7 080*	*6 705*
	fly tilhørende flyveklubber	*14 367*	*15 149*	*13 312*	*12 961*	*13 229*
Flyvninger med militærfly og luftfartøjer til officiel tjeneste		***1 376***	***1 489***	***1 598***	***1 760***	***1 306***
Andet (herunder arbejdsflyvninger)		***6 501***	***5 948***	***4 785***	***5 010***	***4 606***
Flyvninger i alt		***32 974***	***33 212***	***30 145***	***29 736***	***29 679***
Passagertrafik på ruteflyvninger		***217 493***	***209 668***	***162 822***	***186 034***	***223 396***
La Rochelle-Lyon		*17 754*	*18 524*	*15 196*	*15 524*	*18 968*
La Rochelle-London (Stansted)		*112 257*	*100 312*	*60 348*	*54 773*	*65 966*
La Rochelle-Birmingham		*9 824*	*7 607*	*4 917*	*4 681*	*4 708*
La Rochelle-Southampton		*16 789*	*11 786*	*10 720*	*12 978*	*12 413*
La Rochelle-Dublin		*14 578*	*19 960*	*20 198*	*17 182*	*13 985*
La Rochelle-Bristol		*21 572*	*13 391*	*14 224*	*14 572*	*14 126*
La Rochelle-Manchester[1]		*5 102*	*6 498*	*2 693*	*3 697*	*2 679*
La Rochelle-London (Gatwick)[2]		*19 617*	*14 289*	*9 158*	*11 799*	*16 707*
La Rochelle-Glasgow[3]			*2 692*	*1 516*	*1 537*	
La Rochelle-Edinburgh[4]			*8 360*	*6 068*	*3 158*	*4 103*
La Rochelle-Leeds Bradford[5]			*4 434*	*4 152*	*4 404*	*4 875*
La Rochelle-Cork[6]			*1 815*	*2 881*	*2 584*	
La Rochelle-Bruxelles[7]				*10 546*	*16 320*	*17 140*
La Rochelle-Nice[8]				*205*		
La Rochelle-Cork[9]					*10 366*	*10 392*
La Rochelle-Oslo[10]					*12 459*	*13 677*
La Rochelle-Porto[11]						*17 167*
La Rochelle-Paris [12]						*6 490*
Andre kommercielle passagerer		***2 595***	***4 670***	***5 902***	***5 395***	***5 452***
Samlet antal passagerer, der gik om bord og fra borde		***220 577***	***215 145***	***168 969***	***191 599***	***229 214***
Heraf passagerer i transit (kun medregnet én gang)		***489***	***807***	***245***	***170***	***366***
Godstrafik		***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Kilde: De franske myndigheder.

Lancering af ruteflyvninger:

1) Ruten La Rochelle-Manchester blev lanceret af Flybe den 22. maj 2007

2) Ruten La Rochelle-London Gatwick blev lanceret af easyJet den 14. juli 2007

3) Ruten La Rochelle-Glasgow blev lanceret af easyJet den 3. maj 2008

4) Ruten La Rochelle-Edinburgh blev lanceret af Jet2 den 17. maj 2008

5) Ruten La Rochelle-Leeds Bradford blev lanceret af Jet2 den 24. maj 2008

6) Ruten La Rochelle-Cork blev lanceret af Aer Arann den 24. maj 2008

7) Ruten La Rochelle-Bruxelles blev lanceret af Ryanair den 5. juni 2009

8) Ruten La Rochelle-Nice blev lanceret af Airlinair den 16. maj 2009

9) Ruten La Rochelle-Cork blev lanceret af Ryanair den 1. juni 2010

10) Ruten La Rochelle-Oslo blev lanceret af Ryanair den 2. april 2010

11) Ruten La Rochelle-Porto blev lanceret af Ryanair den 28. marts 2011

12) Ruten La Rochelle-Paris blev lanceret af Airlinair den 8. april 2011

(30) Tabel 3 nedenfor viser det samlede antal afrejsende og ankommende passagerer, der benyttede lufthavnen mellem 2000 og 2012.

Tabel 3

Trafik og flyvninger i La Rochelle lufthavn

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passagerer på ruteflyvninger	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Andre kommercielle passagerer	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Kommercielle flyvninger	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Ikkekommercielle flyvninger	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Flyvninger i alt	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Gods	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Kilde: De franske myndigheder og for så vidt angår tallene for 2012, *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re* (tallene for 2012 omfatter al passagertrafik).

3. **BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE**

(31) De foranstaltninger, der er genstand for den formelle undersøgelsesprocedure, vedrører:

— finansiel støtte fra forskellige offentlige organer og myndigheder til lufthavnsforvalteren fra 2001, indtil den formelle undersøgelsesprocedure blev indledt den 8. februar 2012

— de forskellige aftaler, som lufthavnsforvalteren indgik med luftfartsselskaberne fra 2001, indtil den formelle undersøgelsesprocedure blev indledt den 8. februar 2012.

3.1. **Foranstaltninger til fordel for lufthavnen**

3.1.1. *Finansiering af driften*

3.1.1.1. Tilskud til statslige opgaver

(32) Mellem 2001 og 2011 finansierede de offentlige myndigheder forskellige statslige opgaver vedrørende sikring og sikkerhed, der blev udført af La Rochelle lufthavn (se tabel 4 nedenfor). Denne finansiering er omfattet af den formelle undersøgelsesprocedure.

(33) Ifølge Frankrig dækker denne finansiering omkostningerne ved de statslige opgaver, som lufthavnsforvalterne skal udføre, og staten skal betale for. Finansieringen falder ind under den generelle ordning for finansiering af statslige opgaver i franske lufthavne som fastsat i national ret. Denne ordning er baseret på en afgiftsopkrævning, lufthavnsafgiften, samt på en supplerende ordning. Historikken og de nærmere bestemmelser i disse ordninger samt de opgaver, der finansieres, er beskrevet i en række nylige afgørelser fra Kommissionen ([12]). Kommissionen ønsker imidlertid at fremhæve følgende aspekter, der skal tages i betragtning ved undersøgelsen af de foranstaltninger, der er omfattet af denne afgørelse.

(34) Ved lov er opgaver vedrørende lufthavnssikring og -sikkerhed overdraget til lufthavnsforvalterne ([13]). De træffer de nødvendige foranstaltninger i henhold til EU-retten og national ret og dækker de dermed forbundne omkostninger. De godtgøres derefter via lufthavnsafgiften, og indtægterne herfra er udelukkende bestemt til at dække omkostningerne ved opgaver af almen interesse i forbindelse med sikring og sikkerhed.

(35) Principperne for anvendelsen af dette finansieringsinstrument og de udgiftskategorier, der kan dækkes, er nærmere beskrevet i to referencetekster ([14]). Lufthavnsafgiften opkræves af offentlige eller private enheder, der driver flyvepladser, og som i det seneste kalenderår, for hvilket der foreligger tal, registrerede trafiktal (om bord eller fra borde) på over 5 000 trafikenheder (én trafikenhed = én passager eller 100 kg post eller gods).

(36) I artikel 1609 w i den franske skattelov (Code général des impôts) hedder det: »På hver flyveplads anvendes indtægten fra gebyret til finansiering af brandsluknings- og redningstjenester, bekæmpelse af dyrefare, sikkerhedsforanstaltninger og miljøbeskyttelsesforanstaltninger. En procentdel af indtægterne, der fastsættes årligt ved en [tværministeriel] bekendtgørelse, anvendes til finansiering af automatisk grænsekontroludstyr med biometrisk identifikation, der er installeret i lufthavne. Afgiftsbeløbet fastsættes på grundlag af de enkelte flyvepladsers finansieringsbehov, idet der navnlig tages hensyn til de tjenester, der ydes for at overholde de gældende bestemmelser, den forventede udvikling i trafiktal, omkostninger og forvalterens øvrige indtægter«.

([12]) Jf. især betragtning 32-43 til Kommissionens afgørelse (EU) 2016/633 af 23. juli 2014 vedrørende statsstøtte SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) gennemført af Frankrig til fordel for Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair og Airport Marketing Services (EUT L 113 af 27.4.2016, s. 32) (»afgørelsen om Nîmes lufthavn«). Jf. også betragtning 98-108 til Kommissionens afgørelse (EU) 2015/1227 af 23. juli 2014 om statsstøtte SA.22614 (C 53/07) iværksat af Frankrig til fordel for chambre de commerce et d'industrie (handels- og industrikammeret) i Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services og Transavia (EUT L 201 af 30.7.2015, s. 109) (»afgørelsen om Pau lufthavn«).

([13]) Artikel L.6332-3 og L.6341-2 i transportloven.

([14]) Artikel 1609w i den franske skattelov om lufthavnsafgifter og tværministeriel bekendtgørelse af 30. december 2009 om regler for flyvepladsforvalteres udstedelse af erklæringer med henblik på fastsættelse af lufthavnspassagerafgiften.

(37) Afgiftsbeløbet fastsættes derfor årligt for hver enkelt lufthavn på grundlag af de sikkerheds- og sikringsomkostninger, der skal dækkes. Flyvepladsforvalterne udarbejder hvert år en årlig omkostnings- og trafikerklæring. Disse erklæringer sendes til den lokale myndighed for civil luftfartssikkerhed, som kontrollerer og godkender dem i overensstemmelse med gældende lovgivning. Afgiftsbeløbet beregnes af den franske civile luftfartsmyndighed (Direction générale de l'aviation civile), som foretager en yderligere kontrol af alle de angivne tal under hensyntagen til de kumulative resultater fra tidligere år. Afgiftsbeløbet fastsættes derefter i en tværministeriel bekendtgørelse, der offentliggøres i den franske statstidende.

(38) I henhold til artikel 1609w i den franske skattelov kan de tal, som lufthavnsforvalterne fremlægger, desuden kontrolleres af den franske civile luftfartsmyndighed.

(39) Reglerne for denne proces var oprindeligt fastsat i et cirkulære, og fra 2010 var de gældende regler fastsat i den tværministerielle bekendtgørelse af 30. december 2009 om regler for flyvepladsforvalteres udstedelse af erklæringer med henblik på fastsættelse af lufthavnspassagerafgiften. Reglerne finder anvendelse på alle franske lufthavne.

(40) Ud over lufthavnsafgiften modtog forvalteren af La Rochelle lufthavn også statsstøtte gennem en særlig fond bestemt til lufthavne og lufttransport (Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien — FIATA). FIATA havde til formål at supplere indtægterne fra lufthavnsafgiften, som ofte ikke er tilstrækkelige for lufthavne med lave trafikmængder, da de ikke kan pålægge deres brugere for høje afgifter. Fra 2008 erstattede staten FIATA med et tillæg til lufthavnsafgiften, hvilket medførte, at satsen blev forhøjet til over det niveau, der for visse lufthavne var nødvendigt for at dække omkostningerne ved sikrings- og sikkerhedsopgaverne. Det overskud, der således bliver genereret, fordeles nu til de mindste lufthavne, så de kan supplere provenuet fra lufthavnsafgiften, som de selv opkræver.

(41) Under henvisning til ovennævnte forskriftsprocedure har Frankrig sendt Kommissionen en oversigt over alle de tilskud, der er ydet til La Rochelle lufthavn ved hjælp af statsmidler til varetagelse af statslige opgaver. Disse tilskud er anført i tabel 4 nedenfor:

Tabel 4

Omkostninger i forbindelse med statslige opgaver (sikring og sikkerhed) og tilskud udbetalt til lufthavnen for disse opgaver

Tilskudstype (EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I alt
	TRAFIKMÆNGDE												
Passagertrafik (afrejsende)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	**867 327**
	SIKRINGSOMKOSTNINGER												
Brand- og sikkerhedstjenester for luftfartøjer og bekæmpelse af dyrefare	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	**8 528 070**
(I) Subtotal sikring	**185 530**	**340 269**	**349 369**	**338 767**	**424 281**	**632 622**	**831 688**	**1 078 998**	**1 154 601**	**1 032 451**	**1 064 607**	**1 094 887**	**8 528 070**
	SIKKERHEDSOMKOSTNINGER												
c — Faciliteter og udstyr til screening af indskrevet bagage	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	**1 134 712**
d — Kontrol af fælles indgange til lufthavnsområdet	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	**2 188 943**
e — Screening af personer og håndbagage	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	**3 896 191**
(II) Subtotal sikkerhed (c+d+e)	**26 678**	**127 400**	**428 139**	**509 420**	**434 615**	**419 507**	**652 146**	**953 885**	**1 048 589**	**777 372**	**819 859**	**1 022 236**	**7 219 856**
	SAMLEDE OMKOSTNINGER TIL SIKRING OG SIKKERHED												
Samlede omkostninger til sikring/sikkerhed (I+II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	**15 747 916**
Generalomkostninger	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180 982	188 447	211 712	**581 141**
Flyvepladsforvalterens sikrings- og sikkerhedsafgifter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 526	8 556	**11 082**
(A) Omkostninger i alt	**212 208**	**467 669**	**777 508**	**848 187**	**858 896**	**1 052 129**	**1 483 834**	**2 032 883**	**2 203 190**	**1 990 805**	**2 075 439**	**2 337 391**	**16 340 139**
	LUFTHAVNSAFGIFT												
Afgift pr. passager	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	-

Tilskudstype (EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	I alt
Omkostninger pr. passager	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	-
Fragtafgift	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-
	RESSOURCER												
Indtægter fra afgiften	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	**8 726 694**
Indtægter fra tillægget fra 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	**4 431 794**
Tilskud fra lokale myndigheder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Andre ressourcer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Lufthavnstilskud (tidligere FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	-	-	-	-	**2 739 599**
(B) Ressourcer i alt	**287 652**	**503 158**	**644 687**	**543 505**	**1 054 951**	**1 255 300**	**1 269 444**	**1 545 272**	**2 149 446**	**1 932 141**	**2 168 191**	**2 826 805**	**21 739 249**
	SALDO												
Årlig saldo for statslige opgaver (B-A)	**75 444**	**35 489**	**- 132 821**	**- 304 682**	**196 055**	**203 171**	**- 214 390**	**- 487 611**	**- 53 745**	**- 58 664**	**489 414**	**- 935 430**	**- 1 187 770**
Kumuleret saldo	88 765	124 853	- 3 947	- 302 830	- 106 684	84 044	- 134 396	- 618 967	- 678 360	- 763 570	- 696 547	- 231 759	**- 3 239 418**
Finansielle udgifter	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	**- 110 292**
Diskonteringssats	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	-
Flerårig saldo for statslige opgaver (diskonteret kumuleret saldo)	**89 364**	**128 874**	**1 852**	**- 302 739**	**- 119 127**	**79 994**	**- 131 356**	**- 624 615**	**- 704 906**	**- 789 299**	**- 721 173**	**- 255 558**	**- 3 348 689**

Kilde: De franske myndigheder.

3.1.1.2. Påstået underfakturering af tjenesteydelser leveret af CCI's afdeling for generelle anliggender til La Rochelle lufthavn

(42) CCI's afdeling for generelle anliggender leverer tjenester, der er fælles for dets forskellige afdelinger, herunder lufthavnsafdelingen, navnlig regnskabs-, IT- og personaletjenester. Tabel 5 nedenfor viser de ydelser, som CCI fakturerer La Rochelle lufthavn.

Tabel 5

Beløb faktureret af CCI's afdeling for generelle anliggender til lufthavnsafdelingen i den undersøgte periode

	Generel administration	Kommunikation	HR	Regnskab	IT	Undersøgelser/ projekter	Omkostninger	Fakturerede bidrag
2001								33 160
2002								100 000
2003								100 000
2004								100 000
2005								100 000
2006	100 000		62 000					162 000
2007	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Kilde: De franske myndigheder.

(43) De franske myndigheder præciserede følgende med hensyn til CCI's ydelser til La Rochelle lufthavn.

— Omkostningerne til generel administration dækker omkostninger i forbindelse med to deltjenester, nemlig omkostningerne til deltjenesten »folkevalgte«, som beregnes på grundlag af antallet af behandlede dagsordener, og omkostningerne til tjenesten »generaldirektoratet«, som beregnes på grundlag af den tid, som direktøren bruger på hver enkelt tjeneste.

— Med hensyn til kommunikationstjenester har CCI-lufthavn ikke en kommunikationsafdeling og anvender kommunikationstjenesten i CCI's afdeling for generelle anliggender. Ved årets udgang beregnes udgifterne til kommunikationstjenesten på grundlag af den tid, der er brugt på, og de omkostninger, der påløber for hver tjeneste og aktivitet.

— Udgifterne til personaletjenester afhænger af antallet af udstedte lønsedler.

— Hvad angår regnskabstjenester, vurderes antallet af posteringer, og omkostningerne ved tjenesten fordeles forholdsmæssigt i forhold til antallet af posteringer.

— Omkostningerne til IT-tjenesten beregnes på grundlag af omkostningsfordelingen for hver IT-post.

— Med hensyn til undersøgelses-/projekttjenesten er den tid, der bruges på et givet projekt og/eller en given opgave, det mest relevante kriterium for vurdering af omkostningerne.

(44) De franske myndigheder har endvidere anført, at de beløb, der blev faktureret mellem 2001 og 2005, var faste beløb. I 2006 blev den første fordelingsnøgle indført, og fordelingsnøglerne blev derefter justeret for perioden 2007-2012. En fordelingsnøgle er et middel til fordeling af omkostninger ved hjælp af en fast andel eller procentdel afhængigt af arten af de indirekte omkostninger med henblik på at bestemme den andel, der svarer til et givet forretningsområde (og/eller en given tjeneste). Fordelingsnøgler forudsætter, at der er et forholdsmæssigt forhold mellem omkostningerne og den leverede tjeneste. De fordelingsnøgler, der er vist i tabel 5, er baseret på seks forskellige kriterier afhængigt af den tjenesteydelse, som CCI's afdeling for generelle anliggender leverer til lufthavnen. Fordelingsnøgler er baseret på antagelser, uanset hvilket område det drejer sig om. I det foreliggende tilfælde kan det derfor ikke antages, at fordelingsnøglerne er ukorrekte eller undervurderede, medmindre det kan påvises, at de valgte faktorer eller de beregningsteknikker, der blev anvendt til fordelingsnøglerne, var helt urealistiske eller alvorligt fejlbehæftede. De franske myndigheder har bekræftet, at de kriterier, der lægges til grund for fordelingsnøglerne, er objektive og relevante.

(45) Endelig har de franske myndigheder redegjort nærmere for de fakturerede beløb og udviklingen i passagertrafikken mellem 2001 og 2012.

— Fra 2001 til 2005 blev der faktureret et samlet beløb på 433 160 EUR. I samme periode steg trafikken, men det gennemsnitlige årlige tal lå under 100 000 passagerer.

— I 2006 blev der faktureret et samlet beløb på 162 000 EUR. Dette år steg lufthavnens passagertal betydeligt og nåede op på 180 890, dvs. en stigning på 42 % i forhold til 2005.

— Fra 2007 til 2012 blev der faktureret et samlet beløb på 1 386 000 EUR. I 2007 oversteg antallet af passagerer 200 000.

3.1.1.3. Påstået overfakturering af CCI's tjenester til Rochefort/Saint-Agnant lufthavn

(46) Fra den 1. januar 2002 til den 30. juni 2006 hjalp direktøren for La Rochelle lufthavn og en sekretær med at forvalte og drive Rochefort/Saint-Agnant lufthavn (herefter »Rochefort lufthavn«) i henhold til en tjenesteydelsesaftale indgået i samarbejde med handels- og industrikammeret i Rochefort ([15]). La Rochelle CCI blev udvalgt til at forvalte Rochefort lufthavn den 11. juli 2001 efter en udbudsprocedure.

(47) Genstanden for tjenesteydelsesaftalen var forvaltning og drift af Rochefort lufthavn, der omfattede aspekter som generel administration, tjenesteydelser i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder og indkøb af udstyr samt tjenester til brugerne.

(48) I hele aftalens løbetid (2002-2006) beløb de samlede omkostninger til de leverede tjenester sig til 991 235 EUR ([16]). La Rochelle CCI modtog 293 264 EUR for disse tjenester.

([15]) Disse tjenester blev leveret i overensstemmelse med en aftale mellem et konsortium bestående af Rochefort CCI og La Rochelle CCI på den ene side og Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort [fælles myndighed for Rochefort lufthavn] på den anden side.

([16]) Tabel 21 i CRC-rapporten.

3.1.1.4. Tilbagebetalingspligtige forskud ydet af CCI's afdeling for generelle anliggender

Tabel 6

Oversigt over tilbagebetalingspligtige forskud 2001-2012

(EUR)

År	Forskud
2001	405 887
2002	233 872
2003	-
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	-
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
I ALT 2001-2012	**7 061 199**

Kilde: De franske myndigheder.

(49) Fra 2001 til 2012 betalte CCI's afdeling for generelle anliggender tilbagebetalingspligtige forskud til lufthavnen på i alt 7 061 199 EUR. Disse tilbagebetalingspligtige forskud blev ydet uden krav om kapitalafkast. Ifølge Frankrig er der tale om lån, som lufthavnen skal tilbagebetale. Forskuddene bogføres som aktiver på balancen for CCI's afdeling for generelle anliggender og som passiver i lufthavnens balance, idet CCI anvender lufthavnens ejendomsbeholdning som sikkerhed for indfrielsen af lånene.

(50) De franske myndigheder har forklaret, at formålet med de tilbagebetalingspligtige forskud var dels at give lufthavnen den nødvendige likviditet til at iværksætte infrastrukturrelaterede investeringsprojekter, dels at skabe balance i budgettet og dermed midlertidigt — da der var tale om forskudsbetalinger — dække lufthavnens driftsunderskud.

3.1.1.5. Finansielle bidrag fra lokale myndigheder til salgsfremmende foranstaltninger iværksat af La Rochelle lufthavn

(51) CCI modtog tilskud fra regionen Poitou-Charentes, departementet Charente-Maritime og Communauté d'Agglomération de La Rochelle som bidrag til de salgsfremmende foranstaltninger, der blev gennemført af La Rochelle lufthavn. Tabel 7 nedenfor viser en oversigt over disse forskellige tilskud.

Tabel 7

Finansielle bidrag forventet fra og faktisk betalt af de forskellige lokale myndigheder til salgsfremmende foranstaltninger gennemført af La Rochelle lufthavn

(EUR)

Forventede finansielle bidrag	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007** ([1])	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departementet Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Regionen Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
I ALT			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Faktisk udbetalte finansielle bidrag	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departementet Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Regionen Poitou-Charentes			115 000		85 000								
I ALT			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Kilde: De franske myndigheder.

([1]) Ifølge de franske myndigheders oplysninger blev der mellem 2007 og 2009 ikke ydet finansielle bidrag til salgsfremmende foranstaltninger iværksat af La Rochelle lufthavn.

(52) Disse bidrag blev betalt i henhold til aftaler mellem CCI på den ene side og departementet Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle og regionen Poitou-Charentes på den anden side.

(53) De franske myndigheder var kun i stand til at forelægge to aftaler indgået i 2010 for Kommissionen, hvoraf den ene var indgået med departementet Charente-Maritime og den anden med Communauté d'Agglomération de La Rochelle ([17]).

(54) I henhold til begge aftaler fra 2010 forpligtede departementet Charente-Maritime og Communauté d'Agglomération de La Rochelle sig til at finansiere en del af de »salgsfremmende foranstaltninger, som CCI påtænkte at iværksætte rettet mod udenlandske turister, navnlig markederne i London, Dublin, Oslo og Bruxelles, idet der findes ruter til disse byer« ([18]). Aftalerne præciserer imidlertid ikke, hvilken type salgsfremmende foranstaltninger der skal gennemføres af CCI eller tjenesteudbyderne. Navnlig nævnes det ikke i aftalerne, at tjenesteudbyderne vil være luftfartsselskaber eller deres datterselskaber.

3.1.2. *Investeringstilskud*

(55) Mellem 2001 og 2005 ydede flere lokale myndigheder og Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) tilskud til La Rochelle lufthavn (herefter »investeringstilskud«) til finansiering af forskellige investeringer på i alt ca. 3 mio. EUR (se tabel 8 nedenfor):

— det øverste råd i Charente-Maritime tildelte lufthavnen udstyr til en værdi af 46 000 EUR i 2001 og 744 000 EUR i 2005

— regionsrådet i Poitou-Charentes tildelte lufthavnen udstyr til en værdi af 744 000 EUR i 2005

— Communauté d'Agglomération de La Rochelle tildelte lufthavnen udstyr til en værdi af 967 000 EUR i 2005

— EFRU tildelte lufthavnen et tilskud på 485 000 EUR i 2005.

(56) Disse tilskud finansierede en række investeringer, herunder:

— opførelse af en ny afgangs- og ankomsthal

— forstærkning, forlængelse og udvidelse af start- og landingsbanen

— forstærkning og udvidelse af rullebanen

— forstærkning og udvidelse af standpladser

— etablering af et bundfældningsbassin for at bringe lufthavnen i overensstemmelse med vandloven.

(57) De franske myndigheder anførte også, at investeringerne navnlig havde til formål at sikre, at de luftfartøjer, der almindeligvis anvendes af europæiske luftfartsselskaber (B737, A320), kunne operere sikkert, ved at udvide start- og landingsbanen til en bredde på 45 meter (La Rochelle var en af de få kommercielle lufthavne med en start- og landingsbane på 30 meter), forlænge den med 115 meter mod vest (for delvist at imødegå virkningen af den forskudte tærskel på landingsdistancen) og ved at tilpasse rullebaner og forpladser for at gøre det muligt at navigere luftfartøjer sikkert rundt. Desuden har visse investeringer gjort det muligt for lufthavnen at opfylde sine miljøbeskyttelsesforpligtelser (vandloven).

(58) De franske myndigheder anførte, at La Rochelle lufthavn ikke modtog nogen støtte til finansiering af opførelsen af en betalingsparkeringsanlæg i 2006 og den efterfølgende udvidelse i 2008.

(59) Tabel 8 nedenfor viser en oversigt over alle de investeringsforanstaltninger, hvortil der blev ydet investeringstilskud.

(60) Ifølge de franske myndigheder blev den del af investeringerne, der ikke var omfattet af tilskud, finansieret af CCI, lufthavnens ejer og forvalter.

([17]) Disse aftaler blev sendt til Kommissionen den 4. juni 2012.

([18]) Indledende bemærkninger i aftalerne mellem CCI og departementet Charente-Maritime og Communauté d'Agglomération de La Rochelle, indgået henholdsvis den 29. juni 2010 og den 16. juli 2010.

Tabel 8

Oversigt over alle foranstaltninger, hvortil der blev ydet investeringstilskud

(EUR)

Investeringstype	Samlet investeringsudgift (EUR)	Dato for tildeling af tilskud	Bidragende offentligt organ	Tilskudsbeløb
Renovering og opgradering (herunder start- og landingsbane)	5 876 000	4.1.2001	Det øverste råd	46 000
		2.12.2005	EFRU	485 000
		29.10.2004	Det øverste råd	744 000
		14.3.2005	Regionsrådet	744 000
		23.3.2005	Communauté d'agglomération	967 000
I ALT				2 986 000

Kilde: De franske myndigheder.

3.2. **Foranstaltninger til fordel for luftfartsselskaberne**

3.2.1. *Bemærkninger vedrørende lufthavnsafgifter*

(61) Ifølge Frankrig bliver alle de lufthavnstjenester, som lufthavnsforvalteren leverer til de forskellige lufthavnsbrugere, prissat i overensstemmelse med afgiftssatserne for lufthavnstjenester. Forslag til afgifter forelægges et rådgivende økonomisk udvalg (»Cocoeco«) til udtalelse, hvilket giver lufthavnsbrugerne mulighed for at blive hørt om de gældende afgifter (luftfartsselskaber, fagforeninger, selskaber, der udfører arbejdsflyvning, sammenslutninger). Ifølge Frankrig forelægges forhøjelser af ikkeluftfartsrelaterede afgifter således hvert år for Cocoeco. Hver afgift, som forvalteren foreslår, sendes også til departementets præfekt, inden den træder i kraft, sammen med Cocoecos udtalelse.

(62) Frankrig sendte Kommissionen de afgiftssatser for lufthavnstjenester, der var gældende fra 2001 til 2013. Frankrig sendte også Kommissionen alle de udtalelser, som Cocoeco havde afgivet mellem 2001 og 2013, men ikke for 2005, da Cocoeco ikke afholdt møde det år.

(63) Frankrig anførte også, at afgiften for belysning på start- og landingsbaner betales af luftfartsselskaberne afhængigt af, om reglerne for civil luftfart om natten eller i dårligt vejr finder anvendelse (i sådanne tilfælde er luftfartstjenesten ansvarlig for at afgøre, om der skal anvendes belysning eller ej), eller hvis piloten anmoder om belysning. Ifølge de franske myndigheder leveres de nødvendige oplysninger om, hvorvidt der er anvendt belysning under en flyvning, af La Rochelles luftfartstjeneste, hvilket gør det muligt for forvalteren at opkræve beløbet fra luftfartsselskabet.

(64) Frankrig anfører, at lufthavnen modtager følgende ikkeluftfartsrelaterede afgifter: i) afgifter for brug af statsejet ejendom (fast og variabel del baseret på den genererede omsætning) for følgende aktiviteter: parkeringsanlæg, biludlejningsfirmaer, flyhangarer, restauranter, butikker, reklamer og ii) forskellige tjenesteydelser mod betaling.

3.2.2. *Aftaler med luftfartsselskaberne*

(65) Kommissionens undersøgelse omfatter de aftaler om betaling for lufthavnstjenester, som lufthavnen leverer til luftfartsselskabernes luftfartsaktiviteter (»aftalerne om lufthavnstjenester«), og de aftaler om betaling for markedsføringstjenester, som luftfartsselskaberne leverer til lufthavnen (»markedsføringsaftaler«), som CCI og luftfartsselskaberne har indgået fra 2001, indtil den formelle undersøgelsesprocedure blev indledt den 8. februar 2012.

(66) Kommissionen har undersøgt aftalerne om lufthavnstjenester og/eller markedsføringsaftalerne mellem CCI og følgende luftfartsselskaber: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz og easyJet.

3.2.2.1. Aftaler indgået med Ryanair/AMS

(67) Ifølge Frankrig viser følgende tabel alle de aftaler, som CCI har indgået med Ryanair og AMS i den undersøgte periode:

Tabel 9

Liste over aftaler indgået mellem CCI og Ryanair/AMS

Nr.	Aftaler	Dato for underskrivelse	Aftaleperiode
1	Aftale om lufthavnstjenester mellem CCI og Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Markedsføringsaftale mellem CCI og Ryanair (Det Forenede Kongerige m.fl.)	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Markedsføringsaftale mellem CCI og Ryanair (Det Forenede Kongerige m.fl.)	3.6.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Markedsføringsaftale nr. 1 mellem CCI og AMS (Det Forenede Kongerige)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
D	Markedsføringsaftale nr. 2 mellem CCI og AMS (Irland)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
2	Aftale om lufthavnstjenester nr. 1 mellem CCI og Ryanair (Det Forenede Kongerige)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Aftale om lufthavnstjenester nr. 2 mellem CCI og Ryanair (Irland)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Aftale om lufthavnstjenester mellem CCI og Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Ændringsaftale til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Ændringsaftale til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Markedsføringsaftale nr. 1 mellem CCI og AMS (Det Forenede Kongerige)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Markedsføringsaftale nr. 2 mellem CCI og AMS (Belgien)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Markedsføringsaftale nr. 3 mellem CCI og AMS (Irland)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Ændringsaftale til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Aftale om lufthavnstjenester mellem CCI og Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Ændringsaftale nr. 1 til aftale om lufthavnstjenester mellem CCI og Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Markedsføringsaftale mellem CCI og AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Ændringsaftale nr. 1 til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS	23.6.2010	23.6.2010-30.3.2013
7	Ændringsaftale nr. 2 til aftale om lufthavnstjenester mellem CCI og Ryanair	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012

Nr.	Aftaler	Dato for underskrivelse	Aftaleperiode
M	Ændringsaftale nr. 2 til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Ændringsaftale nr. 3 til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

a) Aftaler om lufthavnstjenester indgået af CCI og Ryanair

(68) Som det fremgår af tabel 9, indgik CCI og Ryanair flere aftaler om fastsættelse af lufthavnsafgifter og afgifter for groundhandlingydelser i den undersøgte periode.

(69) For alle de aftaler om lufthavnstjenester, der er omhandlet i dette afsnit, anførte Frankrig følgende:

— De lufthavnsafgiftssatser, der er fastsat i aftalerne, er dem, som Cocoeco har godkendt, og som gælder for alle luftfartsselskaber.

— CCI leverer ikke andre groundhandlingydelser end brændstofpåfyldning.

— Ryanair blev ikke opkrævet en afgift for belysning af start- og landingsbanen, fordi selskabet kun havde flyvninger om dagen og derfor ikke krævede brug af belysning.

(70) Det fremgår således af gennemgangen af disse aftaler, at de lufthavnsafgifter, der blev anvendt over for Ryanair i henhold til hver aftale, svarer til den generelle takst, som Cocoeco havde godkendt.

— *Aftale 1: aftale af 10. december 2003*

(71) En første aftale indgået den 10. december 2003 mellem CCI og Ryanair gældende med tilbagevirkende kraft i tre år fra den 1. maj 2003 fastsætter størrelsen af den lufthavnsafgift, der skal gælde for Ryanair. I henhold til aftalen forpligtede Ryanair sig til at beflyve en daglig rute mellem La Rochelle og London Stansted og eventuelt lancere en eller flere ruter til Bruxelles-Charleroi, Frankfurt-Hahn eller enhver anden lufthavn, forudsat at de pågældende ruter gjorde det muligt for Ryanair at flyve ud af La Rochelle lufthavn i mindst 340 dage om året i hvert år, der er omfattet af aftalen.

(72) I henhold til artikel 2, litra b), i aftale nr. 1 af 10. december 2003 skulle Ryanair også betale en groundhandlingafgift på [...] EUR for hvert BAe 146-300-fly, [...] EUR for hvert Boeing 737-300 og [...] EUR for hvert Boeing 737-800. Frankrig anførte indledningsvis i sit brev af 30. august 2011, at CCI »ikke leverer andre groundhandlingydelser«, og at »brugerne indgår aftaler direkte med en privat tredjepart om groundhandlingydelser«. I sit svar af 12. april 2012 forklarede Frankrig endvidere, at CCI blot havde handlet som mellemled mellem Ryanair og selskabet Atlantica, som er groundhandlingselskabet. Ifølge CCI fastsatte aftalen om lufthavnstjenester af 10. december 2003 mellem CCI og Ryanair blot de priser, som Atlantica havde fastsat. Frankrig og CCI har anført, at Ryanair siden 2007 har handlet direkte med Atlantica. Dette ansvar blev overdraget til Atlantica i henhold til groundhandlingaftalen af 1. februar 2007, som bibeholdt den afgift, der var fastsat i den tidligere aftale vedrørende groundhandlingydelser for Ryanairs Boeing 737-800-fly.

— *Aftale 2: aftale af 1. maj 2006*

(73) Denne aftale blev indgået af CCI og Ryanair den 1. maj 2006 for en periode på tre år. I henhold til aftalen forpligtede Ryanair sig til at beflyve en rute mellem La Rochelle og London Stansted med en passagertrafik på mindst 95 000 passagerer om året.

— *Aftale 3: aftale af 1. maj 2006*

(74) Denne aftale blev indgået af CCI og Ryanair den 1. maj 2006 for en periode på tre år. I henhold til aftalen forpligtede Ryanair sig til at beflyve en rute mellem La Rochelle og Dublin med en passagertrafik på mindst 45 000 passagerer om året.

— *Aftale 4: aftale af 1. februar 2007*

(75) Denne aftale erstattede implicit aftale 2 og blev indgået af CCI og Ryanair den 1. februar 2007 og udløb den 30. april 2009. I henhold til aftalen forpligtede Ryanair sig til at beflyve en daglig rute mellem La Rochelle lufthavn og London Stansted og eventuelt lancere en eller flere ruter til Bruxelles-Charleroi, Frankfurt-Hahn eller enhver anden lufthavn. Selskabet forpligtede sig ligeledes til at flyve fra La Rochelle lufthavn i mindst 340 dage om året hvert år, der er omfattet af aftalen. Fra den 1. februar 2007 leverede Atlantica groundhandlingydelser til Ryanair i henhold til den groundhandlingaftale, der er nævnt i betragtning 71.

— *Aftale 5: aftale af 13. januar 2010*

(76) Denne aftale blev indgået af CCI og Ryanair den 13. januar 2010 og gjaldt med tilbagevirkende kraft fra den 1. maj 2009 i en periode på tre år. I henhold til aftalen forpligtede Ryanair sig til at beflyve en daglig rute mellem La Rochelle lufthavn og London Stansted, Dublin og Bruxelles-Charleroi og eventuelt lancere en eller flere ruter til enhver anden lufthavn, som Ryanair flyver til.

(77) Denne aftale blev ændret to gange i medfør af følgende to ændringsaftaler:

— *Aftale 6: ændringsaftale nr. 1 af 1. februar 2010 til aftale 5 af 13. januar 2010*

(78) Denne ændringsaftale til aftale 5 af 13. januar 2010, der var gældende indtil den 31. marts 2013, fastsatte de ruter, som Ryanair skulle beflyve fra La Rochelle lufthavn fra sommersæsonen 2010, på følgende betingelser:

— London Stansted: mindst 53 000 passagerer (afrejsende og ankommende) for hvert hele år

— Dublin (kun sommer): mindst 17 000 passagerer (afrejsende og ankommende) for hvert hele år

— Bruxelles-Charleroi (kun sommer): mindst 17 000 passagerer (afrejsende og ankommende) for hvert hele år

— Oslo Rygge (kun sommer): mindst 17 000 passagerer (afrejsende og ankommende) for hvert hele år.

(79) Denne ændringsaftale supplerede aftale 5 af 13. januar 2010.

— *Aftale 7: ændringsaftale nr. 2 af 28. januar 2011 til aftale 5 af 13. januar 2010*

(80) Ved denne ændring af aftale 5 af 13. januar 2010 forpligtede Ryanair sig til at beflyve en sommerrute til Porto fra sommersæsonen 2011 med en passagertrafik på mindst 17 000 passagerer (afrejsende og ankommende) for hvert hele år.

b) Markedsføringsaftaler mellem CCI og Ryanair/AMS

(81) Som det fremgår af tabel 9, indgik CCI også en række markedsføringsaftaler. Mellem 2003 og 2006 indgik CCI disse aftaler med Ryanair, og fra 2006 blev de indgået med AMS, et helejet datterselskab af Ryanair.

— *Aftale A: aftale af 1. december 2003 med Ryanair*

(82) Den 1. december 2003 blev der indgået en aftale mellem CCI og Ryanair, som gjaldt med tilbagevirkende kraft fra den 1. maj 2003 til den 31. december 2003. Ryanair forpligtede sig til at beflyve en daglig rute mellem La Rochelle og London Stansted fra den 1. maj 2003 og potentielt at lancere en eller flere yderligere ruter til Frankfurt-Hahn, Bruxelles-Charleroi eller enhver anden lufthavn med flyvninger mindst 340 dage om året.

(83) I henhold til denne aftale forpligtede Ryanair sig til på sit websted at vise tre links til turistwebsteder vedrørende La Rochelle og til at iværksætte en kampagne for at promovere sine ruter til La Rochelle lufthavn.

(84) CCI betalte Ryanair [...] EUR:

— [...] EUR ved underskrivelsen af aftalen

— [...] EUR efter Ryanairs fremlæggelse af et overblik over de gennemførte markedsføringskampagner og udgifterne hertil, som skulle være på mindst [...] EUR.

— *Aftale B: aftale af 3. juni 2004 med Ryanair*

(85) Den 3. juni 2004 blev der indgået en aftale mellem CCI og Ryanair for perioden fra den 1. januar 2004 til den 30. april 2006. Ryanair forpligtede sig til at beflyve en daglig rute mellem La Rochelle og London Stansted fra den 1. januar 2004 og potentielt at lancere en eller flere yderligere ruter til Frankfurt-Hahn, Bruxelles-Charleroi eller enhver anden lufthavn med flyvninger mindst 340 dage om året. Ryanair forpligtede sig også til en belægningsgrad på mindst 60 % for sine flyvninger.

(86) I henhold til denne aftale forpligtede Ryanair sig til på sit websted at vise links til turistwebsteder vedrørende La Rochelle.

(87) CCI betalte Ryanair [...]om året, som ville blive reduceret, hvis Ryanair ikke nåede sine mål for belægningsgrad. Dette beløb ville derefter blive genberegnet på grundlag af passagertallet. Betalingerne skulle foretages kvartalsvis, og eventuelle overbetalinger ville blive modregnet det følgende år.

(88) Kommissionen modtog ingen dokumenter med angivelse af det nøjagtige beløb, som CCI havde betalt til Ryanair i de følgende to år.

— *Aftale C: aftale af 1. april 2006 indgået med AMS vedrørende Det Forenede Kongerige*

(89) Den 1. april 2006 indgik CCI og AMS en treårig aftale, der trådte i kraft den 1. maj 2006. Denne aftale er knyttet til Ryanairs forpligtelse til at beflyve en rute mellem La Rochelle og London Stansted med en passagertrafik på mindst 95 000 passagerer om året.

(90) I henhold til denne aftale forpligtede AMS sig til at levere forskellige markedsføringstjenester på webstedet www.ryanair.com til et beløb på [...] EUR pr. år eller [...] EUR pr. måned. Disse omfattede:

— et link til et websted udpeget af CCI på den engelsksprogede www.ryanair.com ([19]) i 56 dage til et beløb på [...] EUR

— fire afsnit a 150 ord i sektionen »Five things to do« på La Rochelles destinationsside på Ryanairs websted, til et beløb på [...] EUR

— to links til et websted udpeget af CCI i statuslinjen på La Rochelles destinationsside på Ryanairs websted, til et beløb på [...] EUR

— et link til et websted udpeget af CCI i sektionen »Five things to do« på la Rochelles destinationsside på Ryanairs britiske websted, til et beløb på [...] EUR.

— en e-mail, der reklamerer for La Rochelle, til abonnenter på Ryanairs websted i Det Forenede Kongerige og Irland til et beløb på [...] EUR.

(91) Der kunne aftales yderligere tjenester mellem parterne. CCI ville foretage månedlige betalinger for disse tjenester på grundlag af fakturaer fra AMS.

— *Aftale D og E: aftale af 1. april 2006 og ændringsaftale hertil af 1. juni 2007 indgået med AMS vedrørende Irland*

(92) Den 1. april 2006 blev aftale D indgået mellem CCI og AMS for en treårig periode fra den 1. maj 2006. Denne aftale er knyttet til Ryanairs forpligtelse til at beflyve en rute mellem La Rochelle og Dublin med en passagertrafik på mindst 45 000 passagerer om året.

(93) I henhold til denne aftale forpligtede AMS sig til på Ryanairs websted, www.ryanair.com, at have et link til et websted udpeget af CCI i 212 dage om året, til et beløb på [...] EUR om året eller [...] EUR pr. måned. Der kunne aftales yderligere ydelser mellem parterne. CCI ville foretage månedlige betalinger for disse ydelser på grundlag af fakturaer fra AMS.

([19]) Den oprindelige engelske tekst: »the www.ryanair.com English language homepage«.

(94) Aftale D blev ændret den 1. juni 2007 ved en ændringsaftale (aftale E) med ændringer af markedsføringstjenesterne for 2007: AMS forpligtede sig til på Ryanairs websted at vise et link til et websted udpeget af CCI i 45 dage mellem juni og september 2007 i stedet for 212 dage om året til et beløb på [...] EUR.

— *Aftale F: aftale af 21. september 2007 indgået med AMS vedrørende Det Forenede Kongerige*

(95) Den 21. september 2007 underskrev CCI-lufthavn aftale F, som vedrørte markedsføringstjenester til Ryanairs websted i Det Forenede Kongerige. Aftale F ændrede aftale C og fastsatte markedsføringstjenester ud over dem, der allerede var planlagt, nemlig yderligere fem reklamemails i vinteren 2007/2008 til de 255 000 engelsktalende abonnenter på Ryanairs mailingliste. Omkostningerne til disse supplerende tjenester ville beløbe sig til [...] EUR.

— *Aftale G: aftale af 17. september 2009 indgået med AMS vedrørende Det Forenede Kongerige*

(96) Den 17. september 2009 indgik CCI og AMS en treårig aftale, der gjaldt med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 2009. Denne aftale er knyttet til Ryanairs forpligtelse til at beflyve en rute mellem La Rochelle og London Stansted med en passagertrafik på mindst 53 000 passagerer om året.

(97) I henhold til denne aftale forpligtede AMS sig til at levere forskellige markedsføringstjenester til et beløb på [...] EUR pr. år. Disse omfattede:

— et link til et websted udpeget af CCI på den britiske udgave af www.ryanair.com i 22 dage til et beløb på [...] EUR

— ét afsnit på La Rochelles destinationsside på Ryanairs websted til et beløb på [...] EUR

— et link til et websted udpeget af CCI i statuslinjen på La Rochelles destinationsside på Ryanairs websted til et beløb på [...] EUR.

(98) Det samlede beløb for disse tjenester var på [...] EUR, hvortil der blev ydet rabat. Der kunne aftales yderligere tjenester mellem parterne.

— *Aftale H og J: aftale af 17. september 2009 og ændringsaftale hertil indgået med AMS vedrørende Belgien*

(99) Den 17. september 2009 indgik CCI og AMS en treårig aftale, der gjaldt med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 2009 (aftale H). Denne aftale er knyttet til Ryanairs forpligtelse til at beflyve en rute mellem La Rochelle og Bruxelles-Charleroi med en passagertrafik på mindst 9 000 passagerer det første år og 16 000 passagerer de næste to år.

(100) I henhold til denne aftale forpligtede AMS sig til på Ryanairs websted i Nederlandene/Belgien (www.ryanair.com) ([20]) at vise et link udpeget af CCI i 95 dage det første år og 160 dage de næste to år. Udgifterne til disse tjenester var på henholdsvis [...] EUR og [...] EUR, idet CCI blev opkrævet [...] EUR det første år og [...] EUR i de efterfølgende år. Der kunne aftales yderligere tjenester mellem parterne.

(101) Denne aftale blev ændret samme dag ved aftale J, hvorved AMS forpligtede sig til at vise et link til et websted udpeget af CCI på den nederlandske/belgiske udgave af Ryanairs websted www.ryanair.com i yderligere 10 dage i 2009. Omkostningerne til denne supplerende tjeneste ville beløbe sig til [...] EUR.

— *Aftale I: aftale af 17. september 2009 indgået med AMS vedrørende Irland*

(102) Den 17. september 2009 indgik CCI og AMS endnu en treårig aftale, der gjaldt med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 2009 (aftale I). Denne aftale er knyttet til Ryanairs forpligtelse til at beflyve en rute mellem La Rochelle og Dublin med en passagertrafik på mindst 17 000 passagerer om året.

([20]) Den oprindelige engelske tekst: »the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage«.

(103) I henhold til denne aftale forpligtede AMS sig til at vise et link til et websted udpeget af CCI på den irske udgave af Ryanairs websted, www.ryanair.com, i 200 dage. Gebyret for denne tjeneste var på [...] EUR, som blev faktureret CCI som en årlig omkostning på [...] EUR. Der kunne aftales yderligere tjenester mellem parterne.

— *Aftale K: aftale af 25. februar 2010 med AMS*

(104) Den 25. februar 2010 indgik CCI og AMS en treårig aftale, der trådte i kraft den 31. marts 2010 (aftale K). Denne aftale erstattede og ophævede de tidligere aftaler mellem parterne.

(105) I 2009 blev der indgået tre markedsføringsaftaler, der dækkede hvert af de markeder, hvor der var planlagt salgsfremmende foranstaltninger, nemlig Det Forenede Kongerige, Irland og Belgien. I 2010 indgik parterne imidlertid én aftale for alle tre markeder.

(106) Denne aftale er knyttet til Ryanairs drift af ruter, der forbinder La Rochelle lufthavn med Det Forenede Kongerige, Irland, Belgien og Norge (sidstnævnte er en ny rute). Selv om aftalen ikke indeholder nogen krav med hensyn til passagertal eller antal afgange, bestemmer den, at markedsføringspakken ændres tilsvarende i tilfælde af en reduktion af antallet af afgange eller indstilling af en af de pågældende ruter.

(107) I henhold til denne aftale forpligtede AMS sig til at levere forskellige markedsføringstjenester til et beløb på [...] EUR pr. år. Disse omfattede:

— fem afsnit i sektionen »Five things to do« på Ryanairs websted

— tre links på Ryanairs websted

— et link på den irske, norske og nederlandske udgave af Ryanairs websted i 90 dage

— et link på den britiske udgave af Ryanairs websted i 50 dage.

(108) Der kunne aftales yderligere tjenester mellem parterne.

(109) Denne aftale blev ændret i medfør af følgende tre ændringsaftaler:

— *Aftale L: ændringsaftale nr. 1 til aftale K af 25. februar 2010 vedrørende Irland*

(110) Den første ændringsaftale til aftale K af 25. februar 2010 blev undertegnet den 23. juni 2010. Denne ændringsaftale er knyttet til Ryanairs forpligtelse til at beflyve en rute mellem La Rochelle og Cork. I henhold til denne aftale forpligtede AMS sig til at forlænge den periode, hvor et link til et websted udpeget af CCI ville blive vist på Ryanairs websted, www.ryanair.com, til 70 dage til et beløb på [...] EUR.

— *Aftale M: ændringsaftale nr. 2 til aftale K af 25. februar 2010 vedrørende Portugal*

(111) I henhold til denne aftale, der blev undertegnet den 11. februar 2011, forpligtede AMS sig til at levere forskellige markedsføringstjenester til et beløb på [...] EUR, som faktureres som en årlig omkostning på [...] EUR. Disse omfattede:

— et link til et websted udpeget af CCI i sektionen »Airports and Tourism« på den portugisiske udgave af Ryanairs websted, www.ryanair.com, 365 dage om året

— præsentation af La Rochelle (tekst, billede og link valgt af CCI) på den portugisiske udgave af Ryanairs websted fire uger om året.

— *Aftale N: ændringsaftale nr. 3 til aftale K af 25. februar 2010 vedrørende Norge*

(112) En tredje ændringsaftale til aftale K af 25. februar 2010 blev undertegnet i 2011. I henhold til denne aftale forpligtede AMS sig til at levere forskellige markedsføringstjenester til et beløb på [...] EUR, som faktureres med [...] EUR det første år og [...] EUR det andet år.

(113) I det første år (fra den 31. marts 2011 til den 31. oktober 2011) var der tale om følgende tjenester:

— præsentation af La Rochelle (tekst, billede og link valgt af CCI) på den norske udgave af Ryanairs websted seks uger om året

— et banner valgt af CCI i statuslinjen i højre side af hjemmesiden på den norske udgave af Ryanairs websted fire måneder om året.

(114) I det andet år (fra den 31. marts 2012 til den 31. oktober 2012) var der tale om følgende tjenester:

— præsentation af La Rochelle (tekst, billede og link valgt af CCI) på den norske udgave af Ryanairs websted tre uger om året

— et banner valgt af CCI i statuslinjen i højre side af hjemmesiden på den norske udgave af Ryanairs websted tre måneder om året.

3.2.2.2. Aftaler med Flybe, Aer Arann og Jet2

a) Beslutningen om afgifter af 27. marts 2008

(115) Beslutningen om afgifter af 27. marts 2008, der blev forelagt Cocoeco, indeholder incitamenter til åbning af nye ruter. Denne beslutning indeholder bestemmelser om et system med gradvist faldende rabatter på luftfartsrelaterede afgifter, der er begrænset til tre år for åbning af nye ruter eller fortsat drift af eksisterende ruter i vintersæsonen. I beslutningen om afgifter fastsættes betingelserne for ydelse af disse rabatter:

— rabatten for åbning af nye ruter ([21]) ydes på følgende betingelser: i) ny rute (sæsonbestemt eller årlig), ii) åbning i 2008 og iii) med mere end 2 000 sæder udbudt i IATA-forårs- og sommersæsonen

— rabatten for nye vinterruter ydes på følgende betingelser: i) eksisterende rute, der aldrig havde eksisteret i IATA-vintersæsonen før 2008, og ii) foranstaltninger, der kun gælder for vintersæsonen.

(116) De rabatter, der kan ydes i henhold til disse incitamenter, er beskrevet i tabel 10 nedenfor.

Tabel 10

Rabatter på lufthavnsafgifter i henhold til beslutningen om afgifter af 27. marts 2008

	År 1	År 2	År 3
Landingsafgift	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Banebelysning	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Parkering	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Passagerafgift	- 75 %	- 50 %	- 25 %

Kilde: De franske myndigheder.

b) Aftale med Jet2

(117) Den 4. juli 2008 indgik CCI en aftale om lufthavnsafgifter med luftfartsselskabet Jet2 for en periode på tre år med tilbagevirkende kraft fra den 12. maj 2008 for ruter til Edinburgh og Leeds ([22]).

([21]) Ifølge Frankrig er definitionen af en ny rute den definition, der anvendes i retningslinjerne fra 2005.

([22]) Aftalen af 12. maj 2008 mellem CCI og Jet2 henviser ligeledes til en rute mellem La Rochelle og Belfast, som var planlagt for 2009-sæsonen. Ifølge de franske myndigheder blev ruten La Rochelle-Belfast imidlertid aldrig åbnet.

(118) Denne aftale giver også mulighed for at yde betydelige rabatter på lufthavnsafgifter svarende til dem, der er fastsat i tabel 10. Jet2 forpligtede sig til at tilbyde mindst 2 000 sæder hver sæson, idet rabatterne ellers ville blive reduceret med 5 % det følgende år.

(119) I henhold til denne aftale skulle CCI yde et »bidrag til støtte for markedsføring« på [...] EUR i år 1 (2008), og i år 2 og 3 (i teorien 2009 og 2010) skulle CCI betale et markedsføringsbidrag, hvis størrelse »tilpasses på grundlag af flyveplanen«. I henhold til aftalen kunne størrelsen af markedsføringsbidraget justeres ved en ændringsaftale baseret på den opnåede belægningsgrad og udviklingen i flyveplanen. For at tilskuddet kunne udbetales, blev det i aftalen fastsat, at Jet2 skulle fremlægge en faktura ledsaget af bilag (markedsføringsplan, fakturaer for gennemførte reklametiltag). For at være berettiget til støtte forpligtede Jet2 sig desuden til at tilbyde mindst 2 000 sæder pr. rute for hver IATA-sommersæson. I henhold til aftalen ville Jet2, hvis ovennævnte antal sæder ikke blev opnået i den pågældende periode, ikke være berettiget til at modtage markedsføringsbidraget for det pågældende år.

(120) I sit brev af 30. august 2011 meddelte Frankrig Kommissionen, at CCI betalte et beløb på [...] EUR i 2008 og 2009, men at CCI ikke foretog nogen betalinger til Jet2 i 2010.

c) Aftaler med Flybe og Aer Arann

(121) Kommissionens undersøgelse omfatter aftalerne om lufthavnsafgifter mellem CCI og Flybe og Aer Arann:

— aftale indgået den 18. marts 2009 med Flybe for en periode på tre år med tilbagevirkende kraft fra den 3. maj 2008 for en rute til Glasgow

— aftale indgået med Aer Arann for en periode på tre år med virkning fra den 24. maj 2008 (datoen for undertegnelsen er ikke nævnt i aftalen) for en rute til Cork.

(122) Disse to aftaler gav også mulighed for at yde betydelige rabatter på lufthavnsafgifter svarende til dem, der er fastsat i tabel 10. I henhold til de to aftaler forpligtede luftfartsselskaberne sig til at tilbyde mindst 2 000 sæder hver sæson, idet rabatterne ellers ville blive reduceret med 5 % det følgende år.

(123) Ifølge Frankrig blev disse rabatter ydet på de betingelser, der var fastsat i beslutningen om lufthavnsafgifter af 27. marts 2008.

3.2.2.3. Aftaler med Buzz

(124) Ifølge CRC-rapporten lancerede luftfartsselskabet Buzz, et datterselskab af KLM, den første lavprisrute mellem La Rochelle og London Stansted i foråret 2001 ([23]). Det fremgår af CRC-rapporten, at Buzz var pålagt lufthavnsafgifter i overensstemmelse med de takster, der var gældende på daværende tidspunkt. Det fremgår også af CRC-rapporten, at Buzz drog fordel af salgsfremmende foranstaltninger og kommunikationsudgifter på i alt 59 068,51 EUR i 2001 og 2002. Endelig bemærker CRC, at ruten faktisk blev overtaget af Ryanair i 2003, idet CCI fakturerede Ryanair for sine tjenester på de samme betingelser, som var gældende for Buzz indtil årets udgang.

(125) Frankrig påpeger, at der blev indgået en enkelt aftale, nemlig aftalen af 8. november 2002, med Buzz. Aftalen om lufthavnstjenester af 8. november 2002 mellem CCI og Buzz vedrører Buzz' ruteflyvning til La Rochelle lufthavn og betingelserne for benyttelse af infrastrukturen for en periode på tre år.

(126) Frankrig har endvidere anført, at de salgsfremmende foranstaltninger og kommunikationsudgifter vedrørende Buzz, som der henvises til i CRC-rapporten, faktisk vedrører kommunikationsaktiviteter, der blev gennemført inden for rammerne af en aftale indgået med Maison de la France og ikke med Buzz. Ifølge CCI blev der således ikke foretaget nogen markedsføringsbetalinger til Buzz.

([23]) CRC anførte, at »lanceringen af ruten La Rochelle-London Stansted i 2001 var genstand for en aftale med tilbagevirkende kraft af 8. november 2002 (...) for en periode på tre år med virkning fra den 25. marts 2001«.

3.2.2.4. Forholdet til easyJet

(127) I CRC-rapporten nævnes det, at easyJet »anmodede om [...] EUR i markedsføringsstøtte« til Bristol-ruten i 2006, som på tidspunktet for rapportens færdiggørelse angiveligt var genstand for en mundtlig aftale.

(128) Frankrig påpeger, at easyJet i modsætning til oplysningerne i CRC-rapporten ikke modtog nogen finansiering af markedsførings- eller reklametjenester. Selv om muligheden for et sådant bidrag blev drøftet uformelt under forhandlingerne mellem lufthavnen og easyJet, blev dette ifølge Frankrig aldrig realiseret, og der blev derfor aldrig indgået nogen aftale om markedsføringsstøtte med easyJet.

4. **BEGRUNDELSE FOR INDLEDNING AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE**

(129) Kommissionen fandt det nødvendigt at indlede den formelle undersøgelsesprocedure for på den ene side at undersøge samtlige finansielle tilskud fra forskellige offentlige myndigheder og organer til CCI, forvalteren af La Rochelle lufthavn, mellem 2001 og datoen for åbningsafgørelsen, jf. afsnit 3.1, og for på den anden side at vurdere den eventuelle støtte til luftfartsselskaberne ifølge alle aftaler mellem CCI og luftfartsselskaberne, jf. 3.2.2, mellem 2001 og datoen for åbningsafgørelsen (8. februar 2012).

4.1. **Foranstaltninger til fordel for lufthavnen**

(130) Efter en analyse af de finansielle bidrag til CCI, forvalteren af La Rochelle lufthavn, gav Kommissionen udtryk for sin holdning til, om der eventuelt forekommer støtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, og sin tvivl om, hvorvidt en eventuel støtte er forenelig med det indre marked som omhandlet i artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

4.1.1. *Forekomst af statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF*

(131) De franske myndigheder anførte, at en del af den finansiering, der blev ydet af staten, havde til formål at dække omkostningerne ved statslige opgaver, som ikke udgjorde en økonomisk aktivitet som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF. En sådan finansiering må imidlertid kun anvendes til at dække de omkostninger, der følger af disse opgaver, og kan ikke henføres til andre økonomiske aktiviteter ([24]). Kommissionen fandt, at den ikke rådede over tilstrækkelige oplysninger om den præcise karakter af omkostningerne ved de statslige opgaver, og at den heller ikke kunne udelukke, at lufthavnen opnåede en fordel ved at få disse omkostninger dækket.

(132) Frankrig anførte også, at den pågældende finansiering ikke udgjorde en fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF. Frankrig mener også, at driften af La Rochelle lufthavn som helhed er en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Kommissionen undersøgte derfor de finansielle støtteforanstaltninger til CCI i lyset af Altmark-dommen ([25]). Kommissionen fandt, at Frankrig ikke havde godtgjort, at nogen af de fire betingelser i Altmark-dommen var opfyldt. Disse kriterier skal være opfyldt for at udelukke, at der foreligger en fordel, når der ydes kompensation for omkostninger, der er forbundet med en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

(133) Med hensyn til foreneligheden af de finansielle bidrag til CCI i forhold til det markedsøkonomiske investorprincip kunne Kommissionen ikke udelukke, at de pågældende finansielle bidrag havde givet CCI en selektiv fordel i hele den periode, der var omfattet af afgørelsen. Den kunne derfor ikke udelukke, at disse foranstaltninger udgjorde statsstøtte.

4.1.1.1. Finansiering af infrastruktur og statslige opgaver

(134) Kommissionen anførte, at den ikke havde noget bevis, der gjorde det muligt at vurdere, at infrastrukturtilskuddene fra offentlige organer var økonomisk rentable, eller at der var en forventning om et finansielt afkast.

([24]) Domstolens dom af 18. marts 1997, sag C-343/95, EU:C:1997:160, Kommissionens beslutning af 19. marts 2003 (statsstøtte N309/2002) (EUT C 148 af 25.6.2003) og Kommissionens beslutning af 16. oktober 2002 (statsstøtte N438/2002) — Støtte til havnemyndigheder for udøvelse af offentlig myndighed (EUT C 284 af 21.11.2002).

([25]) Dom af 24. juli 2003, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(135) Med hensyn til støtten til finansiering af statslige opgaver nærede Kommissionen som tidligere nævnt tvivl om den nøjagtige karakter af de omkostninger, som staten har afholdt, og som ifølge de franske myndigheder vedrører udøvelse af offentlig myndighed.

4.1.1.2. Finansiering af driften

(136) Kommissionen fandt på grundlag af CRC-rapporten, at visse finansielle overførsler mellem CCI's afdeling for almindelige anliggenders og lufthavnsafdelingens regnskaber ikke syntes at være foretaget som rent kommercielle transaktioner.

(137) For det første fremgår det, at CCI's afdeling for generelle anliggender ikke underfakturerede en del af de tjenester, som CCI leverede til lufthavnen, da lufthavnens regnskaber ikke afspejler de faktiske omkostninger ved disse tjenester. Kommissionen udelukkede ikke, at formålet med den påståede underfakturering var at afbøde det tab, som lufthavnen havde lidt mellem 2001 og 2006.

(138) Dernæst ser det ud til, at lufthavnens drift blev finansieret ved hjælp af tilbagebetalingspligtige forskud, der blev betalt over CCI's almindelige budget til dens lufthavnsregnskab, hvilket synes at udgøre finansielle midler ydet uden omkostninger.

(139) Kommissionen fandt også, at de beløb, der blev betalt til CCI til forvaltning og drift af Rochefort lufthavn, syntes at overstige, hvad der kunne forventes under normale markedsvilkår på grund af den manglende trafik i lufthavnen.

(140) Ud af det beløb, som La Rochelle lufthavn modtog for leveringen af disse tjenester, dækkede 40 000 EUR desuden ikke CCI's omkostninger i forbindelse med leveringen af tjenesterne, men var i realiteten et »tjenesteydergebyr«, hvilket svarer til en gennemsnitlig sats på 16 % af det samlede fakturerede beløb for disse tjenester.

(141) Med hensyn til de finansielle bidrag til driften af visse ruter, som forskellige offentlige myndigheder betalte til CCI, satte Kommissionen spørgsmålstegn ved, om disse foranstaltninger rent faktisk var betalinger til lufthavnen, eftersom betalingerne gik gennem lufthavnens regnskaber, eller om de udgjorde støtte til de pågældende luftfartsselskaber.

4.1.2. *Støttens forenelighed med det indre marked på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF*

(142) Kommissionen anvendte retningslinjerne fra 2005 til at vurdere investeringsforanstaltningernes forenelighed med det indre marked ([26]). Kommissionen var af den opfattelse, at den ikke rådede over alle de oplysninger, der var nødvendige for, at den kunne vurdere de pågældende foranstaltningers forenelighed på grundlag af kriterierne i retningslinjerne fra 2005.

(143) Kommissionen nærede også tvivl om foreneligheden med det indre marked af den potentielle overkompensation for statslige opgaver og den potentielle tildeling af driftsstøtte til CCI.

4.2. **Foranstaltninger til fordel for luftfartsselskaberne**

(144) Hvad angår vurderingen af foranstaltninger til fordel for luftfartsselskaberne, gav Kommissionen også udtryk for sin holdning til, om der eventuelt forekommer støtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, og sin tvivl om, hvorvidt en sådan støtte er forenelig med det indre marked som omhandlet i artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

4.2.1. *Forekomst af statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF*

(145) Kommissionen vurderede, om der forelå en selektiv fordel i de aftaler, der var indgået med luftfartsselskaberne, ved at undersøge, om en privat lufthavnsforvalter, der opererer på normale markedsvilkår, under lignende omstændigheder ville have indgået kommercielle aftaler svarende til dem, der blev indgået af CCI.

([26]) Ved analysen af visse foranstaltninger, der blev vedtaget før offentliggørelsen af retningslinjerne fra 2005, skal der tages hensyn til Kommissionens tidligere beslutningspraksis. De kriterier, der fremgik af tidligere beslutningspraksis, blev konsolideret i retningslinjerne fra 2005, hvilket gjorde, at retningslinjerne kunne anvendes direkte på disse foranstaltninger.

(146) For det første bemærkede Kommissionen, at lufthavnen i den undersøgte periode havde underskud i hvert regnskabsår, og at lufthavnens afgifter ifølge CRC-rapporten ([27]) diskriminerede mellem de forskellige luftfartsselskaber ([28]). Af alle disse grunde tvivler Kommissionen på, at lufthavnen handlede som en fornuftig investor i sine kommercielle forbindelser med de luftfartsselskaber, der anvendte La Rochelle lufthavn.

(147) For at afgøre, om lufthavnsforvalteren handlede som en fornuftig markedsøkonomisk investor, som lader sig lede af rentabilitetsudsigter ([29]), fandt Kommissionen, at de indgåede aftaler skulle vurderes for hver af de pågældende perioder under hensyntagen til tidspunktet for deres indgåelse.

4.2.1.1. Forekomst af selektiv fordel i de aftaler, der er indgået med Ryanair/AMS

(148) Kommissionen fandt, at aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne skulle vurderes samlet, da Ryanair og AMS udgjorde én modtager af de pågældende foranstaltninger. Desuden fandt Kommissionen, at indgåelsen af markedsføringsaftalerne var betinget af, at der blev indgået aftaler om lufthavnstjenester, idet den eneste forventede fordel ved markedsføringsaftalerne var en stigning i antallet af Ryanairs passagerer, der benyttede lufthavnen.

(149) Kommissionen udtrykte tvivl om, hvorvidt lufthavnsforvalteren ved at indgå aftaler om lufthavnstjenester og markedsføringsaftaler havde handlet som en fornuftig markedsøkonomisk investor, der forfølger en strukturpolitik, uanset om den er generel eller sektorbaseret, og som lader sig lede af mellem- til langsigtede rentabilitetsudsigter. Kommissionen bemærkede nemlig, at der ikke forelå nogen markedsundersøgelse og/eller forretningsplan vedrørende de forskellige aftaler, der var indgået med Ryanair/AMS, og som økonomisk kunne underbygge lufthavnens beslutning om at indgå sådanne forpligtelser med Ryanair/AMS.

(150) Ifølge Frankrig var den økonomiske begrundelse for indgåelsen af disse aftaler de fordele, de ville medføre for erhvervslivet og turismen i regionen. Kommissionen påpegede imidlertid, at der ikke kunne tages hensyn til regionaludviklingshensyn i forbindelse med kriteriet om den fornuftige investor ([30]).

(151) Kommissionen nærede tvivl om de lufthavnsafgifter, der blev pålagt Ryanair, navnlig med hensyn til den aftale, der blev indgået den 10. december 2003, og som fritog Ryanair for afgiften for belysning af start- og landingsbaner.

(152) Kommissionen bemærkede, at forskellige offentlige enheder var involveret i finansieringen af omkostningerne ved markedsføringsaftalerne. Den undersøgte derfor, om det var hensigtsmæssigt at vurdere lufthavnens adfærd sammen med adfærden hos staten eller de andre offentlige myndigheder, der fører tilsyn med lufthavnsforvalteren eller er involveret i finansieringen heraf.

(153) Kommissionen satte også spørgsmålstegn ved, om de groundhandlingydelser, der var omfattet af de successive aftaler med Ryanair, navnlig groundhandlingaftalen mellem Ryanair og CCI af 10. december 2003, faktisk eksisterede. I sit svar af 30. august 2011 anførte Frankrig, at CCI ikke leverede groundhandlingydelser.

(154) Af alle disse grunde fandt Kommissionen, at den var i tvivl om, hvorvidt lufthavnen og de offentlige enheder, der havde bidraget eller bidrog til Ryanairs driftsomkostninger, havde handlet som en fornuftig markedsøkonomisk investor ved at indgå de undersøgte aftaler.

([27]) CRC-rapporten af 13. maj 2008 offentliggjorde lufthavnens finansielle resultater for perioden 2001-2006. Den omstændighed, at lufthavnen også havde underskud efter 2006, blev nævnt af Frankrig i et brev af 30. august 2011.

([28]) Ifølge CRC-rapporten var Airlinair det eneste luftfartsselskab, der betalte belysningsafgiften, mens lavprisselskaberne var fritaget for afgiften i vintersæsonen og endda også om sommeren for flyvninger om natten som defineret i luftfartsreglerne (se kapitel 3.1 i rapporten).

([29]) Domstolens dom af 21. marts 1991, Italien mod Kommissionen (»Alfa Romeo«), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, præmis 20, og Rettens dom af 12. december 2000, Alitalia mod Kommissionen, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, præmis 84.

([30]) Rettens dom af 21. januar 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke og Lech-Stahlwerke mod Kommissionen, forenede sager T-129/95, T-2/96 og T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, præmis 120.

4.2.1.2. Forekomst af selektiv fordel i de aftaler, der var indgået med Jet2, Flybe og Aer Arann

(155) Kommissionen bemærkede, at de aftaler, der var indgået med luftfartsselskaberne Jet2, Flybe og Aer Arann, gav anledning til betydelige rabatter på afgifter ([31]), og at disse rabatter ifølge Frankrig blev anvendt uden forskelsbehandling på alle de luftfartsselskaber, der opfyldte kriterierne i beslutningen om afgifter af 27. marts 2008 (se afsnit 3.3.2.2).

(156) Kommissionen bemærkede imidlertid, at lufthavnen som nævnt af Frankrig havde et tab i den undersøgte periode. Rentabiliteten af disse incitamenter blev beregnet på grundlag af de anslåede driftsomkostninger, hvorved luftfartsselskaberne blev fritaget for forpligtelsen til at bidrage til finansieringen af den benyttede infrastruktur. Kommissionen fandt derfor, at disse incitamenter kunne fratage lufthavnen driftsindtægter, der var afgørende for dens finansielle levedygtighed.

4.2.1.3. Forekomsten af en selektiv fordel som følge af de beløb, der blev betalt til Jet2, easyJet og Buzz til gengæld for markedsføringstjenester

(157) Som svar på en anmodning om supplerende oplysninger henviste Frankrig til beløb udbetalt til Jet2 i 2009 på i alt [...] EUR for sine markedsføringstjenester. Desuden nævnes det i CRC-rapporten, at easyJet »anmodede om [...] EUR i markedsføringsstøtte« til Bristol-ruten i 2006 ([32]), og at Buzz drog fordel af salgsfremmende foranstaltninger og kommunikationsudgifter på i alt 59 068,51 EUR i 2001 og 2002.

(158) Kommissionen fandt, at den ikke rådede over tilstrækkelige oplysninger til at fastslå, at de udbetalte beløb ikke udgjorde støtte, eller at betalingerne var foretaget i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, og at de markedsføringstjenester, der blev ydet til gengæld for disse betalinger, svarede til de udbetalte beløb.

4.2.2. *Støttens forenelighed med det indre marked på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF*

(159) Kommissionen fandt, at foreneligheden af de foranstaltninger, der blev ydet efter offentliggørelsen af retningslinjerne fra 2005, burde vurderes i lyset af disse retningslinjer, og at foreneligheden af de foranstaltninger, der blev ydet før offentliggørelsen af retningslinjerne, burde vurderes i overensstemmelse med Kommissionens beslutningspraksis på det tidspunkt, hvor foranstaltningerne blev ydet. Kommissionen bemærkede imidlertid også, at den ved vedtagelsen af retningslinjerne fra 2005 havde konsolideret sin beslutningspraksis med hensyn til vurderingen af foreneligheden af støtte til lufthavnsforvaltere, og at kriterierne i retningslinjerne også fandt anvendelse på foranstaltninger, der blev ydet før retningslinjernes offentliggørelse.

(160) Kommissionen fandt, at den i lyset af de oplysninger, den havde til rådighed, nærede tvivl om, hvorvidt foranstaltningerne til fordel for luftfartsselskaberne var forenelige med det indre marked.

5. **BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER**

(161) Kommissionen modtog bemærkninger fra følgende interesserede parter:

— CCI, Ryanair og AMS

— følgende virksomheder: Doc Services, Fountaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma et La Rochelle Evénements

— følgende sammenslutninger: Amicale Rivedoux [en sammenslutning af lokalsamfund], Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré [sammenslutning af hotelejere i La Rochelle-Ile de Ré], Envol Vert [en miljøorganisation], Ile de Ré Tourisme [Ile de Rés turistråd], Association des Professionnels du Nautisme Rochelais [sammenslutning af erhvervsdrivende inden for søfart i La Rochelle], Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) [sammenslutning af turistinformationskontorer i Charente-Maritime], Destination La Rochelle

([31]) 75 % det første år, 50 % det andet år og 25 % det tredje år.
([32]) Kapitel 5.1.1 i CRC-rapporten.

— følgende offentlige enheder: Conseillers du Commerce Extérieur [eksportrådgivere], Departementet Charente-Maritime, Office de Tourisme de La Rochelle [La Rochelles turistkontor], Poitou-Charentes CCI, Angoulême CCI, Charente-Maritime Tourisme [Charente-Maritimes turistråd], Communauté d'Agglomération de La Rochelle [myndighederne i byområdet La Rochelle], Royans byråd, Vendée Tourisme [Vendées turistråd] og regionen Poitou-Charentes

— samt enkeltpersoner.

5.1. **CCI's bemærkninger**

(162) CCI's bemærkninger følger af de bemærkninger, som Frankrig fremsendte den 12. april 2012, og CCI fremsendte yderligere oplysninger om Frankrigs bemærkninger.

— *Bemærkninger om foranstaltninger til fordel for lufthavnen*

(163) CCI er for det første af den opfattelse, at de af Kommissionen undersøgte foranstaltninger ikke kunne påvirke konkurrencen, eftersom ingen af de to lufthavne i oplandet for La Rochelle lufthavn (Rochefort/Saint-Aignan og Niort) tilbød kommercielle flyvninger. Det har ligeledes bestridt påstanden om, at Angoulême lufthavn ligger i samme opland som La Rochelle lufthavn, eftersom lufthavnen ligger to timer væk i bil.

(164) Med hensyn til investeringsstøtte mener CCI, at en del af den undersøgte investeringsstøtte var øremærket til statslige opgaver vedrørende sikring og sikkerhed og derfor ikke udgør statsstøtte. Dette gælder for de opgaver og den infrastruktur, der finansieres af sikkerhedsafgiften, og den infrastruktur, der anvendes til følgende ikkeøkonomiske aktiviteter: sikkerheds-/screeningskontrol, toldkontrol og hangar med parkeringsplads til tre brandslukningskøretøjer.

(165) CCI mener også at have fået overdraget en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. I henhold til handelslovens artikel L.170-1 har CCI til opgave at sikre områdets økonomiske udvikling, tiltrækningskraft og fysiske planlægning, og forvaltningen af lufthavnen på dens område bidrager til at nå disse mål. CCI fremhæver, at La Rochelle er et lukket område. Det er det eneste franske byområde med mere end 150 000 indbyggere, der ikke betjenes af en motorvej. Desuden er der ikke nogen højhastighedsjernbaneforbindelse, og der er heller ingen planer om at anlægge en sådan forbindelse, og det tager i øjeblikket mere end tre timer at nå Paris med tog.

(166) CCI er subsidiært af den opfattelse, at finansieringen af infrastruktur bør betragtes som forenelig støtte i lyset af Kommissionens praksis mellem 2000 og 2005 og i lyset af retningslinjerne fra 2005.

(167) Med hensyn til underfakturering af de tjenesteydelser, som CCI's afdeling for generelle anliggender leverer til CCI-lufthavn, understreger CCI, at leveringen af de pågældende tjenester er samlet for de forskellige afdelinger i CCI, og at tjenesterne er af strukturel karakter (regnskab, IT, menneskelige ressourcer), og at deres omkostninger fordeles mellem alle CCI's afdelinger. Det må derfor forventes, at faktureringen af tjenesterne ikke er baseret på nogen forretningsmæssig logik, og at de fakturerede beløb er lavere, end de ville være for en ekstern organisation. Ifølge CCI er dette i overensstemmelse med Domstolens praksis, hvorefter levering af tjenesteydelser til enheder inden for samme net ikke altid følger en rent kommerciel tilgang ([33]).

(168) Hvad angår overfakturering af de tjenester, der blev leveret til Rochefort/Saint-Agnant lufthavn, er CCI af den opfattelse, at de omtvistede beløb ikke udgør en yderligere fakturering, selv om trafikken oversteg det antal flyvninger, der var fastsat i kravene for tjenesterne.

(169) Med hensyn til de tilbagebetalingspligtige forskud har CCI gjort gældende, at de ikke kan betragtes som tilskud, da der er tale om lån, som lufthavnen er forpligtet til at tilbagebetale. Forskuddene var faktisk finansiering, der blev flyttet fra én intern budgetpost i CCI til en anden, hvilket forklarer, hvorfor der ikke blev opkrævet renter. Desuden mener CCI, at det handlede som en privat aktør ved at imødekomme lufthavnens likviditetsbehov.

([33]) Domstolens dom af 3. juli 2003, Chronopost SA, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) CCI er derfor af den opfattelse, at selv om Kommissionen skulle anse finansieringen af operationer for statsstøtte, bør den betragtes som forenelig støtte på grundlag af retningslinjerne fra 2014.

— *Bemærkninger om foranstaltninger til fordel for luftfartsselskaberne*

(171) Hvad angår aftalerne mellem lufthavnen og luftfartsselskaberne, er CCI for det første af den opfattelse, at aftalerne ikke kan tilregnes staten på grundlag af kriterierne i Stardust-dommen ([34]).

(172) CCI mener også, at den pris, som lufthavnen betalte i sine markedsføringsaftaler, ikke oversteg markedsprisen. Det bemærker navnlig, at den pris, som La Rochelle lufthavn betalte for sine markedsføringstjenester, var i overensstemmelse med eller endog lavere end markedsprisen og var baseret på de satser, der var vist på AMS' websted.

(173) CCI mener, at aftalerne med AMS blev indgået med henblik på rentabilitet, da de ville forbedre lufthavnens tiltrækningskraft og overordnede forhold til Ryanair. CCI er af den opfattelse, at forretningsplanen for 2003-2018, som tog hensyn til markedsføringsomkostningerne ved vurderingen af lufthavnens forhold til Ryanair, viser, at der var udsigter til langsigtet rentabilitet.

(174) Med hensyn til de lufthavnsafgifter, der betales af de forskellige luftfartsselskaber, påpeger CCI, at Ryanairs fritagelse for belysningsafgiften skyldes, at luftfartsselskabet kun flyver om dagen, hvor belysning ikke er påkrævet.

(175) Med hensyn til rabatter på lufthavnsafgifter til visse luftfartsselskaber mener CCI, at det eneste formål med rabatterne var at lancere nye ruter, og at rabatterne var tidsbegrænsede og ikkediskriminerende. Det bemærker endvidere, at lufthavnsafgifterne havde en positiv indvirkning på lufthavnens rentabilitet.

(176) Med hensyn til de beløb, der blev betalt til Jet2 for markedsføringstjenester, anvender CCI den samme argumentation som ovenfor for så vidt angår Ryanair og AMS. CCI påpeger, at easyJet i modsætning til påstandene i CRC-rapporten ikke modtog nogen godtgørelse for markedsføringstjenester.

(177) Med hensyn til offentlige enheders finansielle bidrag til driften af flyruter har CCI bestridt, at de lokale myndigheders finansiering af markedsføringsaftaler blev taget i betragtning i lufthavnens forretningsplan. Efter Kommissionens opfattelse indgik de pågældende lokale myndigheder disse markedsføringsaftaler inden for rammerne af deres opgave af almen interesse, nemlig at promovere deres lokalområde.

5.2. **Bemærkninger fra Ryanair og AMS**

(178) Ryanair bestrider Kommissionens analyse i åbningsafgørelsen. Ryanair er af den opfattelse, at Kommissionen bør anvende den komparative metode i forbindelse med anvendelsen af kriteriet om den fornuftige investor. Ryanair fremlagde også en række finansielle undersøgelser baseret på den komparative metode med henblik på at påvise, at de aftaler om lufthavnstjenester, der var indgået mellem Ryanair og La Rochelle lufthavn, var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.

(179) Ryanair kritiserer også Kommissionens beslutning om at foretage en samlet vurdering af aftalerne med Ryanair og AMS. Ryanair afviser også antagelsen om, at de foranstaltninger, som CCI gennemførte, kunne tilregnes staten eller indebar anvendelse af statsmidler.

(180) Ryanair fremlagde desuden en økonomisk undersøgelse, der havde til formål at påvise, at de aftaler, som Ryanair havde indgået med La Rochelle lufthavn, var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, når der blev anvendt en forhåndsanalyse af den gradvist stigende rentabilitet. Ifølge denne undersøgelse bør analysen ikke begrænses til aftalernes faktiske varighed, men også tage hensyn til deres teoretiske varighed under hensyntagen til eventuelle muligheder for at forlænge aftalerne som fastsat i selve aftalerne. Undersøgelsen er baseret på de gennemsnitlige ændringer i Ryanairs trafiktal i en række andre lufthavne, som selskabet flyver fra.

([34]) Domstolens dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(181) Ryanair mener også, at AMS' priser svarer til markedspriserne, og at den offentlige lufthavns beslutning om at købe AMS' ydelser opfylder kriterierne for det markedsøkonomiske investorprincip.

(182) Ryanair fremlagde også en økonomisk rapport, der skulle påvise, at de aftaler, der var indgået med Ryanair og AMS, var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, når de blev analyseret samlet (en tilgang, som Ryanair anfægtede).

(183) Endelig har Ryanair kritiseret Kommissionens vurdering af markedsføringsaftalerne med AMS, hvorefter deres eneste værdi er en potentiel stigning i antallet af passagerer, der rejser med Ryanair, mens aftalerne er i kraft, hvilket ikke giver dem nogen slutværdi efter deres udløb. Ifølge Ryanair genererer aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne merindtægter, mens de er i kraft, og en slutværdi efter deres udløb. Markedsføringsaftalernes slutværdi ligger i en stigning i trafikken til lufthavnen efter dens udløb som følge af dens forbedrede omdømme.

(184) AMS anfægter også Kommissionens analyse. For det første mener AMS, at de forventede fordele ved selskabets markedsføringsaftaler for lufthavne ikke er begrænset til en stigning i antallet af passagerer, der rejser med Ryanair. Ifølge AMS er besøgende på Ryanairs websted, som sandsynligvis vil blive påvirket af selskabets reklamer, ikke udelukkende Ryanairs kunder, men kan forventes at rejse med andre luftfartsselskaber. AMS bemærker endvidere, at tilstedeværelsen af en markedsføringsaftale mellem en given lufthavn og Ryanair ikke påvirker belægningsgraden for selskabets luftfartøjer, der flyver fra denne lufthavn.

(185) AMS bestrider også Kommissionens beslutning om at foretage en samlet vurdering af aftalerne med Ryanair og AMS. Endelig forklarer AMS, at annoncering på Ryanairs websted gør det muligt for en lufthavn at tiltrække flere ankommende passagerer, som er mere tilbøjelige til at bruge penge end afrejsende passagerer, og dermed øge sine ikkeluftfartsrelaterede indtægter.

5.3. **Bemærkninger fra andre tredjeparter**

(186) En række enkeltpersoner og sammenslutningen Envol Vert meddelte Kommissionen, at de støttede den procedure, der var blevet indledt, og fordømte de tilskud, som Ryanair havde modtaget. Nogle enkeltpersoner betvivler også den reelle størrelse af de økonomiske fordele, som La Rochelle lufthavn giver.

(187) De øvrige interesserede parter fremhæver alle La Rochelle lufthavns bidrag til udviklingen af turismen og økonomien i området. De understreger også, at lukningen af lufthavnen vil have en skadelig virkning, navnlig for visse interesserede parter, for så vidt angår deres egen økonomiske aktivitet.

(188) Angoulême CCI påpeger den manglende konkurrence mellem lufthavnene i Angoulême og La Rochelle.

(189) Poitou-Charentes CCI gav udtryk for sin støtte til Europa-Parlamentets beslutning ([35]) om fremtiden for regionale lufthavne og luftfartstjenester i EU, som har til formål at anerkende den rolle, som regionale lufthavne spiller i udviklingen af lokale økonomier.

(190) Regionen Poitou-Charentes har understreget, at den ikke har ydet nogen direkte støtte til lufthavnen, men kun til CCI for at sætte den i stand til at udføre sine opgaver.

(191) UDOTSI anser det for afgørende at opretholde en finansiering, der gør det muligt for de luftfartsselskaber, der modtager denne støtte, at fortsætte og udvide deres aktiviteter i La Rochelle lufthavn. UDOTSI bemærker, at en reduktion af finansieringen vil føre til et fald i turismen i Charente-Maritime, hvilket vil have en negativ indvirkning på den lokale økonomi.

(192) Communauté d'Agglomération de La Rochelle og departementet Charente-Maritime bemærker, at deres bidrag til de markedsføringskampagner, der blev gennemført inden for rammerne af de markedsføringsaftaler, der var indgået med CCI, lå inden for deres ansvarsområde og var i overensstemmelse med deres opgave med at fremme deres lokalområde. Communauté d'Agglomération bemærker, at den gik sammen med CCI inden for rammerne af en

([35]) Europa-Parlamentets beslutning af 10. maj 2012 om fremtiden for regionale lufthavne og luftfartstjenester i EU (2011/2196 (INI)).

generel markedsføringsaftale, som gjorde det muligt at opnå en nedsættelse af AMS' takster. Endelig bemærker Communauté d'Agglomération, at den ikke har nogen direkte interesse i forvaltningen af La Rochelle lufthavn, og mener derfor, at dens finansielle deltagelse ikke bør indgå i lufthavnens forretningsplan.

6. **BEMÆRKNINGER FRA FRANKRIG**

6.1. **Foranstaltninger til fordel for lufthavnen**

— *Lufthavnens almene interesse*

(193) Frankrig gør gældende, at alle lufthavnens aktiviteter (herunder kommerciel luftfartsvirksomhed) er tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, bl.a. udvikling af regionens økonomi og turisme, således at intet beløb, der bevilges forvalterne af lufthavnen, kan betragtes som statsstøtte.

— *Investeringstilskud*

(194) Frankrig er ikke enig med Kommissionen ([36]) i, at retspraksis vedrørende Aéroports de Paris ([37]) finder anvendelse på de infrastrukturstøtteforanstaltninger, der blev ydet forud for offentliggørelsen af retningslinjerne fra 2005. Kommissionen er af den opfattelse, at retningslinjerne fra 1994 ([38]) bør anvendes, navnlig punkt 12, hvorefter infrastrukturstøtte ikke er underlagt Kommissionens statsstøttekontrol. Ifølge Frankrig vedrørte afvigelsen fra den tidligere retspraksis i Aéroports de Paris-dommen, hvorefter aktiviteterne i forbindelse med forvaltning og drift af en lufthavn blev kategoriseret som økonomiske aktiviteter, der vedrørte et stort europæisk knudepunkt, et retligt spørgsmål uden forbindelse med lufthavnsfinansiering og kunne derfor ikke anses for at være direkte bindende for medlemsstaterne med hensyn til finansiering af lufthavnsinfrastruktur, mens den eneste gældende tekst på daværende tidspunkt, retningslinjerne fra 1994, klart angav, at lufthavnsinfrastrukturprojekter udgjorde generelle økonomisk-politiske foranstaltninger, der ikke var omfattet af statsstøttekontrol. Frankrig mener desuden, at Kommissionens praksis var i overensstemmelse med retningslinjerne fra 1994 ([39]). I betragtning af denne retsusikkerhed mener Frankrig, at det handlede i overensstemmelse med det eneste dokument, der var gældende på daværende tidspunkt, nemlig 1994-retningslinjerne.

(195) Frankrig mener desuden, at ingen af de omtvistede investeringsstøtteforanstaltninger kan påvirke konkurrencen, og at de derfor bør udelukkes fra Kommissionens undersøgelse.

(196) Ifølge Frankrig er investeringerne i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Frankrig anfører, at de forskellige investeringsforanstaltninger er begrundet i lufthavnens kroniske problemer med utilstrækkelig handlingkapacitet. Ifølge Frankrig besluttede CCI at afhjælpe disse begrænsninger ved at investere i at øge lufthavnens handlingkapacitet. Frankrig gør gældende, at de forskellige investeringsbeslutninger systematisk blev truffet på grundlag af resultaterne af prognoserne og forretningsplanerne, der blev udarbejdet på forhånd i 2000, 2002 og 2008. På grundlag af disse undersøgelser mener Frankrig, at CCI handlede på grundlag af rimelige antagelser, da det ved en afgørelse af 21. februar 2003 valgte at søge finansiering hos de forskellige ovennævnte offentlige myndigheder.

(197) Frankrig mener, at dets investeringer var begrænsede, og at lufthavnens tilgang ud fra et finansielt perspektiv altid var meget forsigtig, når den foretog investeringer, idet den ventede, indtil den var på mætningspunktet, før den besluttede at udføre nødvendige opgaver.

([36]) Åbningsafgørelsen, betragtning 162 og 163.
([37]) Dom af 12. december 2000, Aéroports de Paris mod Kommissionen, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.
([38]) Anvendelse af EF-traktatens artikel 92 og 93 og EØS-aftalens artikel 61 på statsstøtte i luftfartssektoren (EFT C 350 af 10.12.1994, s. 5).
([39]) Kommissionens beslutning af 30. marts 1999, Italien, lufthavnen på Elba, statsstøtte N 638/1998 (EUT C 67 af 17.3.2004, s. 9), Kommissionens beslutning af 14. juni 1999, Det Forenede Kongerige — Manchester lufthavn, statsstøtte NN 109/98 (EUT C 65 af 13.3.2004, s. 5), betragtning 6.

(198) Subsidiært er Frankrig af den opfattelse, at hvis Kommissionen finder, at de undersøgte foranstaltninger udgør statsstøtte, bør den anse dem for at være forenelige med det indre marked, da foranstaltningerne blev ydet med henblik på at udføre opgaver af almindelig økonomisk interesse, der opfylder betingelserne i artikel 106, stk. 2, i TEUF. De franske myndigheder mener, at La Rochelle lufthavn som helhed kan betragtes som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, da dens vigtigste opgaver er at sikre tilgængeligheden til det område, den betjener, samt at muliggøre økonomisk og social udvikling og fremme turismen.

(199) Mere subsidiært gør Frankrig gældende, at infrastrukturstøtten er forenelig med det indre marked i henhold til retningslinjerne fra 2005.

— *Finansiering af driften*

(200) For det første mener Frankrig, at brandslukningstjenester og bekæmpelse af dyrefare er opgaver, der henhører under en offentlig myndighed, og som er afgørende for lufthavnens sikkerhed, og at de derfor bør udelukkes fra Kommissionens undersøgelse vedrørende La Rochelle lufthavn.

(201) Frankrig anfører også, at finansieringen til La Rochelle lufthavn ikke kan påvirke konkurrencen som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, og at de undersøgte foranstaltninger derfor ikke udgør statsstøtte.

(202) Subsidiært er Frankrig af den opfattelse, at hvis Kommissionen skulle finde, at de undersøgte foranstaltninger udgjorde statsstøtte, burde den anse dem for at være forenelige med det indre marked i lyset af retningslinjerne fra 2014.

6.2. **Foranstaltninger til fordel for luftfartsselskaberne**

— *Rabatter på afgifter for Jet2, Flybe og Aer Arann*

(203) Frankrig bemærker, at den rabatordning, der gjaldt for Jet2, Flybe og Aer Arann, var gradvist faldende, tidsbegrænset og fandt anvendelse på ethvert luftfartsselskab, der opfyldte betingelserne i CCI's beslutning om afgifter af 27. marts 2008, hvorved ordningen blev indført.

(204) Ifølge Frankrig udgør denne form for rabat, der er tilgængelig for alle og ydes for en begrænset periode, ikke støtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, da foranstaltningen ikke er selektiv og ikke påvirker konkurrencen.

— *Markedsføringsstøtteforanstaltninger*

(205) Frankrig bemærker, at det er nødvendigt, at regionale lufthavne i vækst promoverer deres tjenester og deres region via markedsføringskampagner for at øge deres passagertal.

(206) Frankrig bemærker endvidere, at det i overensstemmelse med Kommissionens praksis ikke er muligt at fastslå, at der er tale om statsstøtte, hvis en tjenesteydelse betales med markedsprisen.

(207) Frankrig understreger, at det er komplekst at vurdere markedsprisen for markedsføringstjenester, som skal tage hensyn til den leverede tjenestes nøjagtige karakter, tilsynsordninger, dens indflydelse på trafikken og de fordele, der er skabt. De franske myndigheder ønsker, at der foretages en omfattende vurdering af denne praksis, således at visse lufthavne ikke stilles ringere end andre.

(208) De franske myndigheder er enige med Kommissionen i betragtning 205 og 214 i åbningsafgørelsen vedrørende behovet for en samlet vurdering af aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne samt for en samlet tilgang til de forskellige offentlige myndigheder og CCI med hensyn til finansieringen af markedsføringsaftaler.

(209) Frankrig mener ikke, at man er i stand til at bevise, at de markedsføringsaftaler, der er indgået med Ryanair/AMS, er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, da dette princip udelukker ethvert hensyn til den regionale udvikling, mens de forskellige lokale og regionale myndigheders beslutning om at deltage i finansieringen af disse aftaler var baseret på overvejelser om regional udvikling. Frankrig mener desuden ikke, at det markedsøkonomiske investorprincip er velegnet til lufthavne med færre end en million passagerer om året, som skal tage hensyn til andre aspekter end deres egen rentabilitet.

(210) Frankrig understreger lufthavnens positive indvirkning på den regionale udvikling og mener derfor, at det er naturligt, at de lokale og regionale myndigheder, som bestræber sig på at udvikle økonomien og turismen i deres område, benytter tjenester, der gør det muligt for dem at fremme turismen og tiltrække besøgende.

(211) Frankrig bemærker de økonomiske fordele, som lufthavnen giver. I 2010 brugte passagerer, der benyttede lavprisflyselskaber til at flyve til La Rochelle lufthavn, f.eks. ca. 30 mio. EUR.

(212) Med hensyn til CCI giver de franske myndigheder følgende begrundelse for anvendelsen af markedsføringstjenester: »For så vidt angår de faktorer, der førte CCI til at indgå de undersøgte aftaler, var muligheden for at reklamere for La Rochelle lufthavn og regionen samt alle destinationer, der betjenes af lufthavnen, på et websted med så mange besøgende som Ryanairs, en mulighed for at tiltrække yderligere kunder, som CCI, der ønskede at øge lufthavnens trafik og dermed indtægter, naturligvis greb«. Frankrig tilføjer, at »med hensyn til La Rochelle lufthavn har dets markedsføringsstrategi båret frugt, da den har medført en kraftig stigning i antallet af passagerer i løbet af perioden, hvilket har ført til en støt stigning i lufthavnsafgifterne og i ikkeluftfartsrelaterede indtægter [...]«.

(213) Med hensyn til de beløb, der blev betalt til Jet2 for markedsføringstjenester, anvender de franske myndigheder den samme argumentation som ovenfor for så vidt angår Ryanair/AMS.

(214) Frankrig påpeger også, at easyJet i modsætning til oplysningerne i CRC-rapporten fra 2008 og som anført i betragtning 39 i Kommissionens åbningsafgørelse ikke modtog nogen finansiering til markedsførings- eller reklametjenester.

7. **VURDERING AF FORANSTALTNINGERNE**

7.1. **Foranstaltninger til fordel for lufthavnen**

(215) Kommissionen vil i denne del analysere de forskellige finansielle støtteforanstaltninger, der blev tildelt lufthavnen, jf. afsnit 3.1.

7.1.1. *Forekomst af statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF*

(216) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene til fordel for visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med traktaten, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(217) Følgende kumulative betingelser skal således være opfyldt, for at en foranstaltning kan kvalificeres som statsstøtte:

— Støttemodtageren er en virksomhed efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, hvilket forudsætter, at den udøver en økonomisk aktivitet.

— Den omhandlede foranstaltning er iværksat med statsmidler og kan tilregnes staten.

— Støtten giver støttemodtageren en selektiv fordel.

— Den omhandlede foranstaltning fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.1.1.1. Begreberne virksomhed og økonomisk aktivitet

a) Den generelle ramme

(218) Som Kommissionen gentog i retningslinjerne fra 2014 ([40]), skal driften og anlæggelsen af lufthavnsinfrastrukturer fra datoen for Aéroports de Paris-dommen (12. december 2000) ([41]) anses for at falde ind under reglerne for kontrol med statsstøtte. Omvendt kunne offentlige myndigheder — på grund af den usikkerhed, der herskede før denne dato — med rette antage på daværende tidspunkt, at finansiering af en lufthavnsinfrastruktur ikke udgjorde statsstøtte, og at det derfor ikke var nødvendigt at anmelde en sådan foranstaltning til Kommissionen. Kommissionen kan derfor ikke længere med henvisning til statsstøttereglerne anfægte finansieringsforanstaltninger af denne type, som er tildelt før den 12. december 2000.

([40]) Punkt 28 og 29 i retningslinjerne fra 2014.
([41]) Dom af 12. december 2000, Aéroports de Paris mod Kommissionen, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

(219) I den foreliggende sag blev investeringstilskuddene udbetalt efter den 12. december 2000, og det samme gjaldt den potentielle driftsstøtte, som blev undersøgt for perioden fra den 1. januar 2001. De franske myndigheder kan derfor ikke påberåbe sig retsusikkerhed ved kategoriseringen af La Rochelle lufthavns virksomhed som ikkeøkonomisk, eftersom de omhandlede foranstaltninger blev truffet efter den 12. december 2000.

(220) Når det er sagt, og som anført i retningslinjerne fra 2014, er ikke alle aktiviteter i en lufthavn nødvendigvis af økonomisk karakter ([42]). Aktiviteter, som normalt henhører under statens ansvar under udøvelsen af dens beføjelser som offentlig myndighed, er ikke af økonomisk art og er sædvanligvis ikke omfattet af statsstøttereglernes anvendelsesområde.

(221) Investeringstilskuddene i 2001 og 2005 (se tabel 8) blev navnlig anvendt til at finansiere investeringer i afgangs- og ankomsthallen, start- og landingsbanen, rullebanen og flystandpladser. Disse infrastrukturer og faciliteter drives kommercielt af CCI, som er lufthavnsforvalter og opkræver betaling hos brugerne af disse aktiver. Disse investeringer er derfor uløseligt forbundet med lufthavnens kommercielle aktiviteter. De investeringstilskud, der blev ydet mellem 2001 og 2005, var således til fordel for økonomiske aktiviteter.

(222) Med hensyn til begreberne virksomhed og økonomisk aktivitet tjente finansieringen af denne lufthavnsinfrastruktur og den potentielle driftsstøtte derfor primært til at finansiere den økonomiske aktivitet i forbindelse med den kommercielle drift af lufthavnen, som CCI udøver, og er derfor omfattet af statsstøttereglerne.

b) Det særlige tilfælde med tilskud til opgaver, der henhører under det offentlige myndighedsområde

(223) Som det fremgår af tabel 4, omfatter den formelle undersøgelsesprocedure tilskud (navnlig fra FIATA), som finansierede forskellige sikringsrelaterede investeringer, nemlig faciliteter og udstyr til screening af indskrevet bagage, kontrol af fælles indgange til lufthavnsområdet og screening af personer og håndbagage. Investeringerne havde også til formål at øge sikkerheden, da der blev indkøbt køretøjer til brand- og sikkerhedstjenesten. Disse forskellige tilskud blev ydet i henhold til den generelle ordning for finansiering af statslige opgaver i franske lufthavne, der er beskrevet i betragtning 32 ff.

(224) Som Kommissionen minder om i retningslinjerne fra 2014, har Domstolen fastslået, at aktiviteter, som normalt henhører under statens ansvar under udøvelsen af dens beføjelser som offentlig myndighed, ikke er af økonomisk karakter, og at de sædvanligvis ikke er omfattet af statsstøttereglernes anvendelsesområde ([43]). Ifølge retningslinjerne fra 2014 anses følgende aktiviteter f.eks. sædvanligvis for at være af ikkeøkonomisk karakter: flyvekontrol, politiarbejde, toldbehandling, brandberedskab, aktiviteter, der er nødvendige for at sikre den civile luftfart mod ulovlige handlinger, og investeringer i nødvendig infrastruktur og nødvendigt udstyr til at udføre disse aktiviteter ([44]).

(225) Det fastslås i øvrigt i retningslinjerne fra 2014, at offentlig finansiering af sådanne ikkeøkonomiske aktiviteter for ikke at blive kategoriseret som statsstøtte bør være begrænset til kun at kompensere for de udgifter, som de giver anledning til, og ikke må føre til uretmæssig diskriminering mellem lufthavnene. Det præciseres yderligere til sidstnævnte betingelse, at hvis det under en bestemt retsorden er normalt, at civile lufthavne skal afholde visse omkostninger, som nødvendigvis er forbundet med driften, mens andre civile lufthavne ikke skal, kan der være tale om, at sidstnævnte får indrømmet en fordel, uanset om disse omkostninger vedrører en aktivitet, der sædvanligvis anses for at være af ikkeøkonomisk karakter ([45]).

— *De finansierede aktiviteters ikkeøkonomiske karakter*

([42]) Punkt 34 og 35 i retningslinjerne fra 2014.
([43]) Dom af 16. juni 1987, Kommissionen mod Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, præmis 7 og 8, og dom af 4. maj 1988, Bodson mod Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, præmis 18.
([44]) Punkt 35 i retningslinjerne fra 2014.
([45]) Punkt 36 og 37 i retningslinjerne fra 2014.

(226) De aktiviteter, der finansieres via det generelle system for finansiering af statslige opgaver i de franske lufthavne, jf. betragtning 32 ff., er beskyttelse af den civile luftfart mod ulovlige handlinger ([46]), politiindsats ([47]), redning og brandslukning ([48]), luftfartssikkerhed ([49]) samt beskyttelse af mennesker og natur ([50]). Disse aktiviteter kan lovligt anses for at henhøre under statens ansvar under udøvelsen af dens beføjelser som offentlig myndighed. Derfor kan Frankrig i henseende til statsstøttereglerne lovligt anse disse opgaver for at være af »offentlig« karakter, med andre ord ikkeøkonomisk. Frankrig kan dermed også yde offentlig finansiering til at kompensere for de omkostninger, som lufthavnsforvalterne pådrager sig ved udførelsen af disse opgaver, såfremt de er pålagt ved national lov, og såfremt finansieringen hverken giver anledning til overkompensation eller diskriminering mellem lufthavnene.

— *Strengt begrænset kompensation og ikkediskriminerende finansiering*

(227) Det fremgår af beskrivelsen i betragtning 32 ff., at systemet ifølge den franske lovgivning bygger på mekanismer til streng forudgående såvel som efterfølgende omkostningskontrol, der skal sikre, at lufthavnsforvalterne via lufthavnsafgifter og den supplerende ordning kun modtager, hvad der nøje svarer til omkostningerne.

(228) Eftersom dette system gælder for alle franske civile lufthavne, både hvad angår opgaveområder, der giver anledning til kompensation, og finansieringsordninger, er betingelsen om ikkediskriminerende finansiering endvidere opfyldt. Når den franske lovgivning pålægger lufthavnsforvalterne at udføre statslige opgaver, pålægger den ikke dem, men staten, at finansiere opgaverne. Det betyder, at kompensationen med offentlige midler for de omkostninger, der er forbundet med udførelsen af disse opgaver, ikke er med til at reducere omkostninger, der normalt i henhold til den franske retsorden skulle afholdes af lufthavnsforvalterne.

(229) Dette nationale system har været anvendt på La Rochelle lufthavn siden begyndelsen af den undersøgte periode. Som følge heraf udgør den finansiering, der modtages under denne ordning, ikke statsstøtte til lufthavnen.

7.1.1.2. Statsmidler og tilregnelse til staten

(230) Følgende lokale myndigheder og offentlige myndigheder har ydet støtte til lufthavnsforvalteren af La Rochelle lufthavn: den franske stat, regionen Poitou-Charentes, departementet Charente-Maritime, Communauté d'agglomération de La Rochelle og La Rochelle CCI's afdeling for generelle anliggender.

a) La Rochelle CCI's afdeling for generelle anliggender

(231) For at afgøre, om handels- og industrikamrenes midler udgør statsmidler, og om deres anvendelse kan tilregnes staten, bemærker Kommissionen først og fremmest, at handelslovens artikel L 710-1 kategoriserer handels- og industrikamrene som en »mellemstatslig myndighed«. Mere specifikt er handels- og industrikamrene offentlige virksomheder efter fransk ret. Det hedder i artikel L 710-1 i den gældende handelslov, at: »CCI Frankrig, de regionale handels- og industrikamre, de lokale handels- og industrikamre og de tværgående udvalg (groupements interconsulaires) er offentlige virksomheder, som er under statens tilsyn og forvaltes af valgte virksomhedsledere«.

(232) Artikel L 710-1 i handelsloven fastsætter ligeledes handels- og industrikamrenes opgaver: »Netværket af [handels- og industrikamre] og hvert enkelt foretagende eller departementsbaserede kammer inden for det bidrager til økonomisk udvikling, tiltrækningskraft og fysisk planlægning i området og til støtte for virksomheder og deres sammenslutninger ved inden for de i dekretet fastsatte betingelser at opfylde enhver offentlig opgave og enhver opgave af almen interesse, der er nødvendig for udførelsen af disse opgaver.

([46]) Heri indgår screening af indskrevet bagage, screening af passagerer og kabinebagage og kontrol af fælles indgange til lufthavnsområdet.
([47]) Heri indgår automatisk kontrol ved grænserne ved hjælp af biometrisk identifikation.
([48]) Som nævnt ovenfor er disse tre kategorier udtrykkeligt nævnt i retningslinjerne fra 2014 som eksempler på ikkeøkonomiske aktiviteter.
([49]) Heri indgår bekæmpelse af dyrefare.
([50]) Heri indgår miljøkontrolforanstaltninger.

Med henblik herpå kan hver enkelt foretagende eller departementsbaserede afdeling i netværket i overensstemmelse med gældende sektorplaner udføre:

1. almennyttige opgaver, som pålægges dem ved lov

2. støtte-, ledsage-, formidlings- og rådgivningsopgaver over for stiftere og købere af virksomheder og over for virksomheder under overholdelse af gældende konkurrenceretlige bestemmelser

3. støtte- og rådgivningsopgaver med henblik på virksomhedernes internationale udvikling og eksport af deres produktion i samarbejde med det agentur, der er omhandlet i artikel 50 i lov nr. 2003-721 af 1. august 2003

4. fremme af erhvervsfaglig grund- eller videreuddannelse bl.a. med hjælp fra de offentlige og private uddannelsesinstitutioner, som organet eller kammeret opretter, forvalter eller finansierer

5. anlæggelse og forvaltning af infrastruktur, især havne og lufthavne

6. handelsrelaterede opgaver, som overdrages af et offentligt organ, eller som viser sig at være nødvendige for udførelsen af de øvrige opgaver

7. enhver syns-, skøns- eller undersøgelsesopgave, som de offentlige myndigheder måtte forlange vedrørende et anliggende inden for industri, handel, tjenesteydelser, økonomisk udvikling, erhvervsfaglig uddannelse eller fysisk planlægning, uanset det arbejde, som organet eller kammeret selv måtte tage initiativ til«.

(233) Beskrivelsen af handels- og industrikamrenes opgaver i handelslovens artikel L 710-1 og citeret ovenfor viser, at handels- og industrikamrenes eksistensberettigelse og primære formål er at varetage almennyttige opgaver ifølge loven, nemlig i alt væsentligt at repræsentere industriens, handelens og serviceerhvervenes interesser over for offentlige myndigheder, støtte det lokale erhvervsliv og udvikle den lokale tiltrækningskraft og fysiske planlægning. Handels- og industrikamrenes industri- og handelsrelaterede aktiviteter supplerer varetagelsen af de almennyttige opgaver og har til formål at understøtte gennemførelsen af disse.

(234) Denne lov har udviklet sig, siden den først blev udarbejdet i 2005, og frem til den nuværende udgave, men dens grundlæggende principper er de samme. Tilsvarende var de regler, der var gældende før udarbejdelsen af handelslovens artikel L 710-1, baseret på de samme principper. Faktisk har handels- og industrikamrene, som f. eks. CCI, i hele den undersøgte periode været offentlige virksomheder indført ved lov, forvaltet af valgte virksomhedsledere og under tilsyn af staten. Endvidere skal de som bindeled til staten stadig varetage almennyttige opgaver som at repræsentere industriens, handelens og serviceerhvervenes interesser over for de nationale og udenlandske offentlige myndigheder, bidrage til den lokale tiltrækningskraft og fysiske planlægning samt støtte erhvervslivet.

(235) Kommissionen understreger ligeledes, at handels- og industrikamrene i henhold til artikel R 712-2 ff. i handelsloven er underlagt statens repræsentanters tilsyn. I denne forbindelse har tilsynsmyndigheden adgang til alle CCI's generalforsamlinger, og den kan tilføje nye punkter på dagsordenen. Tilsynsmyndigheden skal også have tilsendt bestemte vigtige typer beslutninger, der er fastsat ved lov (f.eks. vedrørende budget, optagelse af lån, ydelse af garantier til tredjemand, afhændelse samt overtagelse eller forhøjelse af kapitalandele i civilretlige og kommercielle selskaber). Forhandlingerne om de oprindelige, ændrede og gennemførte budgetter får i øvrigt først gyldighed, når de er blevet godkendt — også stiltiende — af tilsynsmyndigheden.

(236) Desuden omfatter handels- og industrikamrenes almindelige budget skatteindtægter fra selskaber, der er opført i handels- og selskabsregistret. Handels- og industrikamrenes midler er således sammensat af bl.a. skatteindtægter (skat til handels- og industrikamrenes udgifter ifølge artikel 1600 i skatteloven, Code général des impôts), tilskud eller endda midler fra uddannelsesaktiviteter og forvaltning af transportinfrastruktur. Således har handels- og industrikamrene flere finansieringskilder til deres udgifter end forretningsmæssige indtægter. Dette synes at understøtte den konklusion, at handels- og industrikamrenes industri- og handelsrelaterede aktiviteter supplerer varetagelsen af disse almennyttige opgaver og har til formål at understøtte gennemførelsen af disse.

(237) I lyset af ovenstående skal handels- og industrikamre som f.eks. CCI anses for at være offentlige myndigheder, hvis beslutninger i lighed med statens centrale forvaltnings eller de lokale eller regionale forvaltningsmyndigheders beslutninger må anses for at skulle »tilregnes staten« ifølge retspraksis vedrørende statsstøtte ([51]), og hvis midler udgør statslige midler. Retten har også tilsluttet sig denne tilgang i flere domme vedrørende støtte ydet til luftfartsselskaber af CCI'erne for Nîmes, Angoulême og Pau ([52]).

b) Lokale myndigheder

(238) Midlerne fra de lokale myndigheder, som ydede tilskud til lufthavnen, dvs. regionen Poitou-Charentes, departementet Charente-Maritime og Communauté d'agglomération de La Rochelle, er statsmidler som omhandlet i artikel 107, stk. 1, TEUF ([53]). Desuden er sådanne myndigheders handlinger på samme måde som de foranstaltninger, der træffes af den centrale myndighed, omfattet af denne artikels anvendelsesområde, hvis de betingelser, der er fastsat i denne bestemmelse, er opfyldt ([54]). Således skal beslutninger truffet af de undersøgte lokale myndigheder i denne sag anses for at kunne tilregnes staten (i bred forstand) efter retspraksis om statsstøtte.

(239) Betalingerne til forvaltning og drift af Rochefort lufthavn blev foretaget af den fælles lufthavnsmyndighed (Syndicat Mixte de l'Aéroport), som omfattede forskellige lokale myndigheder ([55]), og som derfor også udgør statsmidler, som kan tilregnes staten.

c) Staten

(240) Tilskuddene til dækning af de statslige opgaver blev finansieret af FIATA, en fond, der forvaltes af staten, eller direkte over statsbudgettet, og udgør derfor statsmidler, hvis anvendelse kan tilregnes staten.

(241) Infrastrukturudviklingen finansieres delvis af EFRU. Denne finansiering anses for at udgøre statsmidler, da den ydes under den pågældende medlemsstats kontrol ([56]). Den kan også tilregnes staten, for så vidt som beslutningen om at anvende den træffes af de franske myndigheder.

(242) Alle de foranstaltninger til fordel for La Rochelle lufthavn, der er genstand for nærværende undersøgelse, kan således tilregnes staten og er finansieret af statsmidler.

7.1.1.3. Selektiv fordel

(243) For at vurdere, om en statslig foranstaltning giver en virksomhed en fordel i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal det fastslås, om den pågældende virksomhed opnår en økonomisk fordel, hvorved den undgår omkostninger, som den normalt skulle have betalt med egen kapital, eller om den opnår en fordel, som den ikke ville have opnået

([51]) F.eks. Rettens dom af 12. december 1996, Compagnie nationale Air France mod Kommissionen, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, præmis 58-61, Rettens dom af 12. maj 2011, Région Nord-Pas-de- Calais og Communauté d'agglomération du Douaisis mod Kommissionen, T-267/08 og T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, præmis 108.

([52]) Rettens dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, præmis 85-89, Rettens dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, præmis 89, Rettens dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, præmis 97-106.

([53]) Rettens dom af 12. maj 2011, Région Nord-Pas-de-Calais mod Kommissionen, T-267/08 og T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, præmis 108.

([54]) Rettens dom af 6. marts 2002, Diputación Foral de Álava m.fl., mod Kommissionen, T-127/99, T-129/99 og T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, præmis 142.

([55]) Indtil 2007 bestod den fælles myndighed af det øverste råd i Charente-Maritime, Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais og de tværkommunale myndigheder i Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente og Bassin de Marennes.

([56]) Med hensyn til kategoriseringen af EFRU-midler som statsstøtte henvises til Kommissionens beslutning af 22. november 2006, South Yorkshire Digital Region Broadband Project, statsstøtte N 157/2006 (EUT C 80 af 13.4.2007, s. 1), betragtning 29, og Kommissionens beslutning af 15. juni 2006, Udvikling af infrastruktur på Krievu Sala til flytning af havneaktiviteter ud af bymidten, statsstøtte N 44/2010 (EUT C 215 af 21.7.2011, s. 21), betragtning 69 og 70.

på normale markedsvilkår ([57]). Det skal også afgøres, om den pågældende foranstaltning kan betragtes som kompensation for offentlig tjeneste, der opfylder betingelserne i Altmark-dommen ([58]).

a) Begrebet tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse og anvendelse af Altmark-dommen

(244) Der skal tages stilling til, om de forskellige foranstaltninger, der skal undersøges, kan betragtes som kompensationer for offentlig tjeneste tildelt med henblik på drift af en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

(245) Det skal i den forbindelse erindres, at Domstolen i sin dom i Altmark-sagen fastslog, at kompensationer for offentlig tjeneste ikke udgjorde statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, forudsat at fire kumulative betingelser var opfyldt. For det første skal den modtagende virksomhed faktisk være pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser skal være klart defineret. For det andet skal de kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde. For det tredje må kompensationen ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne. Endelig gælder det for det fjerde, at når udvælgelsen af den virksomhed, der har fået overdraget en forpligtelse til offentlig tjeneste, i et konkret tilfælde ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, som giver mulighed for at udvælge den tilbudsgiver, der kan levere de pågældende ydelser til de laveste omkostninger for samfundet, skal størrelsen af den nødvendige kompensation fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med de relevante midler, ville have ved at opfylde forpligtelserne.

(246) Med henblik på anvendelsen af disse betingelser er det første punkt, der skal undersøges, om der er tale om en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

(247) I den foreliggende sag er Frankrig af den opfattelse, at forvaltningen af lufthavnen som helhed bør betragtes som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Frankrig baserede hovedsagelig sit argument om, at der er tale om en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse for La Rochelle lufthavn som helhed, på lufthavnens bidrag til den lokale økonomiske udvikling. Frankrig mener, at opgaven med at udvikle flytrafikken, som CCI-lufthavn havde fået overdraget af CCI »kan betragtes som en forpligtelse til offentlig tjeneste efter Altmark-dommen«. Ifølge Frankrig vedrører denne opgave »økonomisk og turistmæssig udvikling af lokalområdet«, som ifølge Frankrig skule kræve »i) forøgelse af passagerstrømme, der skaber indtægter og arbejdspladser for den regionale økonomi [...] og ii) udvikling af erhvervsområdet lige ved lufthavnen«. For så vidt angår dette erhvervsområde henviser Frankrig til flere virksomheder, der er etableret dér, og anfører, at CCI i henhold til artikel L 170-1 i handelsloven skal udføre »anlæggelse og forvaltning af infrastruktur, især havne og lufthavne« ([59]).

(248) Kommissionen er ikke enig. Med henblik på at vurdere, i hvilken grad forvaltningen af en lufthavn er en tjeneste af almindelig økonomisk interesse, skal det analyseres, hvilket behov for almindelig interesse den pågældende aktivitet opfylder.

(249) I punkt 69 i retningslinjerne fra 2014 hedder det, »at en aktivitet skal have særlige karakteristika sammenlignet med almindelige økonomiske aktiviteter for at blive anset for en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse«. Ifølge Domstolens retspraksis er tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse tjenesteydelser, der adskiller sig fra andre af erhvervslivets aktiviteter ([60]), og virksomheder, der har fået overdraget en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, har fået overdraget en »særlig opgave« ([61]). Generelt indebærer overdragelsen af en »særlig offentlig tjeneste« udbud af tjenester, som en virksomhed på rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig i samme omfang eller på samme vilkår ([62]).

([57]) Dom af 14. februar 1990, Frankrig mod Kommissionen, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, præmis 41.
([58]) Dom af 24. juli 2003, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.
([59]) Frankrigs bemærkninger til åbningsafgørelsen.
([60]) Se Domstolens dom af 10. december 1991, Merci Convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, præmis 27, dom af 17. juli 1997, GT-Link A/S, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, præmis 53, og dom af 18. juni 1998, Corsica Ferries France SA, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, præmis 45.
([61]) Se navnlig dom af 27. marts 1974, BRT mod SABAM, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.
([62]) Meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4), punkt 46 og 47.

(250) I punkt 69 i retningslinjerne fra 2014 hedder det endvidere, at »det formål af almindelig interesse, som de offentlige myndigheder søger at opfylde, ikke alene må være at fremme visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, jf. traktatens artikel 107, stk. 3, litra c)« ([63]). Det betvivles ikke, at en lufthavn kan have positive følgevirkninger for lokalområdets økonomiske udvikling, hvis den forbedrer tilgængeligheden til en region, især når den bryder områdets isolation. Dog kan det forhold alene, at tilstedeværelsen af en lufthavn og dens aktivitet skaber direkte og indirekte arbejdspladser og stimulerer lokale virksomheders aktivitet, navnlig i turistsektoren, ikke betragtes som et relevant kriterium til at fastslå, om der foreligger en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

(251) La Rochelle lufthavns bidrag til den økonomiske dynamik i lokalområdet, som Frankrig især har fremhævet til støtte for sin påstand om, at der er tale om en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, er ikke i sig selv en relevant faktor, eftersom det vurderes uafhængigt af denne lufthavns bidrag til regionens tilgængelighed.

(252) Endvidere hedder det i retningslinjernes punkt 72: »For så vidt angår lufthavne, finder Kommissionen, at den overordnede drift af en lufthavn i velbegrundede tilfælde kan anses for en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Kommissionen finder [...], at det kun kan være tilfældet, hvis en del af det område, som lufthavnen kan betjene, uden lufthavnen ville være isoleret fra resten af Unionen i en sådan grad, at det ville påvirke den pågældende dels sociale og økonomiske udvikling negativt. En sådan vurdering bør tage behørigt hensyn til andre transportmidler, navnlig højhastighedstog og færgeforbindelser« ([64]).

(253) Hvad angår La Rochelle lufthavns bidrag til regionens tilgængelighed, skal det bemærkes, at La Rochelle er forbundet med f.eks. Paris og Bordeaux via hyppige togafgange med rejsetider på henholdsvis ca. 3 timer og 2½ time. Hvad angår vejnettet ligger La Rochelle tæt på motorvejene A837, A10 og A83, som forbinder det direkte med flere større franske byer, navnlig Bordeaux og Nantes. På baggrund af disse oplysninger kan det ikke hævdes, at en del af det område, som potentielt betjenes af La Rochelle lufthavn, uden denne ville være isoleret fra resten af Unionen i en grad, der ville være skadelig for områdets økonomiske og sociale udvikling.

(254) Endelig adresserer Frankrigs bemærkninger ikke bemærkningen i åbningsafgørelsen, der rejser tvivl om Frankrigs argument om, at der findes en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse for La Rochelle som helhed. Kommissionen har anført, at forvaltningen af La Rochelle lufthavn »også omfatter aktiviteter, der ikke er direkte forbundet med en lufthavns grundlæggende aktiviteter, som bl.a. omfatter opførelse, finansiering, drift og udlejning af jord og bygninger, både til kontor- og lagerbrug og til hoteller og industrivirksomheder på lufthavnsområdet samt forretninger, restauranter og parkeringsfaciliteter. Endelig mener de franske myndigheder, at alle de pågældende lufthavnsaktiviteter udgør forpligtelser til offentlig tjeneste, men der er ingen bestemmelser om særskilte regnskaber for indtægterne fra kommercielle aktiviteter.« Da disse aktiviteter, der ikke er direkte knyttet til lufthavnens grundlæggende aktiviteter, er en del af forpligtelserne til offentlig tjeneste, har Frankrig ignoreret det forhold, at aktiviteterne ikke har særlige karakteristika i forhold til andre økonomiske aktiviteter, og at de økonomiske operatører påtager sig de samme tjenester i samme omfang eller på samme vilkår uden for lufthavnen som inden for lufthavnen. Ved at antage, at alle lufthavnens aktiviteter udgør forpligtelser til offentlig tjeneste, har Frankrig derfor anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved afgrænsningen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse.

(255) Kommissionen bemærker også, at de regnskaber, der er fremlagt for lufthavnen, navnlig finansieringsplanen for 2001-2014, ikke skelner mellem lufthavnens kerneaktiviteter og andre aktiviteter. Tværtimod ser det ud til, at de driftsunderskud, der blev registreret for den undersøgte periode, efterfølgende blev udlignet af de kontante forskud, der blev ydet af CCI's afdeling for generelle anliggender, og som også er omfattet af denne afgørelse. Formålet hermed var at skabe balance i regnskaberne uden at sondre mellem lufthavnens kerneaktiviteter.

(256) På baggrund af ovenstående og Frankrigs argumenter finder Kommissionen derfor, at Frankrig har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved at hævde, at driften af La Rochelle lufthavn som helhed var en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Især kan aktiviteten som forvalter af La Rochelle lufthavn, der består i at forvalte kommercielle passagerflyvninger, ikke betragtes som en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Såfremt de forskellige finansielle støtteforanstaltninger, der er genstand for denne undersøgelse, havde til formål at finansiere

([63]) Se også Kommissionens beslutning N 381/04, Frankrig, Projekt vedrørende højhastigheds-telekommunikationsnet i Pyrénées-Atlantiques (EUT C 162 af 2.7.2005, s. 5), præmis 53.

([64]) Punkt 72 i retningslinjerne fra 2014.

driften af lufthavnsaktiviteten som helhed, kan de derfor ikke betragtes som finansielle kompensationer for forvaltning af en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

(257) Hvis det antages, at forvaltningen af La Rochelle lufthavn, helt eller delvis, gyldigt kunne betegnes som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, ville de pågældende foranstaltninger alligevel ikke opfylde de kumulative betingelser i Altmark-dommen. De opfylder nemlig ikke den første, anden og fjerde betingelse i denne dom, som det fremgår af det følgende, på baggrund af meddelelsen om anvendelsen af statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ([65]) (»meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse«).

— *Klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste, der påhviler virksomheden (første betingelse)*

(258) Ifølge Altmark-dommen skal den virksomhed, der modtager støtte, faktisk være pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser skal være klart definerede.

(259) Eftersom Frankrig har foretaget et åbenbart urigtigt skøn ved at betegne forvaltningen af lufthavnen som helhed som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, og foranstaltningerne, der er genstand for denne undersøgelse, blev brugt til at finansiere driften af lufthavnen som helhed, er den første betingelse i Altmark-dommen ikke opfyldt.

(260) For at den første betingelse i Altmark-dommen er opfyldt, skal den offentlige opgave ifølge meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ([66]) endvidere overdrages gennem en eller flere akter, der afhængigt af medlemsstatens lovgivning kan tage form af et lovgivningsmæssigt eller administrativt instrument eller en kontrakt. Desuden skal akten eller akterne i det mindste fastlægge indholdet og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste, virksomheden og eventuelt det omhandlede geografiske område, eventuelle eksklusive eller særlige rettigheder, som den omhandlede myndighed overdrager til virksomheden, parametrene for beregning, kontrol og revision af kompensationen samt de foranstaltninger, der er truffet for at undgå og sikre tilbagebetaling af en eventuel overkompensation. De eneste akter, som Frankrig har fremlagt, og som eventuelt kan opfylde denne betingelse, er artikel L 170-1 i handelsloven, CCI's beslutninger af 21. februar 2003 og 25. juni 2004 samt proceduren for vedtagelse af lufthavnens budget, der er fastsat i cirkulære nr. 111 af 30. marts 1992 ([67]) (»cirkulære nr. 111«), og som har til formål at give garantier for at undgå overkompensation.

(261) Det ser imidlertid ud til, at ingen af disse akter klart definerer forpligtelserne til offentlig tjeneste. Navnlig præciserer akterne hverken indholdet og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste eller metoderne til beregning og revision af en eventuel økonomisk kompensationsordning. Således opfylder akterne ikke kravene i den første betingelse i Altmark-dommen, heller ikke selv om de forpligtelser, CCI-lufthavn fik overdraget, ikke udgør en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

— *Kriterier for kompensationen er fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde (anden betingelse)*

(262) De engangstilskud og tilbagebetalingspligtige forskud, CCI-lufthavn modtog, er engangsstøtte, der blev tildelt ad hoc til dækning af nødvendige investeringsudgifter og finansiering af lufthavnens driftsunderskud. De er dermed ikke et resultat af på forhånd definerede beregningskriterier.

(263) Det skal bemærkes, at CCI-lufthavns opgaver for perioden 2000-2012 er fastsat i dens basisretsakter. Men disse akter indeholder ikke en finansiel kompensationsmekanisme til fordel for CCI på grundlag af kriterier, der er fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.

([65]) Meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4).

([66]) Ibid., præmis 52.

([67]) Circulaire no 111 du 30. mars 1992 fixant les règles budgétaires, comptables et financières applicables à l'ACFCI, aux CRCI, aux CCI et aux GIC.

(264) Den procedure for fastsættelse af kompensationen, der efter Frankrigs opfattelse indgår i proceduren for vedtagelse af lufthavnens budget, der er fastsat i cirkulære nr. 111, indeholder heller ikke bestemmelser om en økonomisk kompensationsordning for forvalteren.

(265) Således opfylder de finansielle støtteforanstaltninger til CCI-lufthavn ikke den anden betingelse i Altmark-dommen.

— *Rimelig kompensation for omkostninger som følge af forpligtelser til offentlig tjeneste (tredje betingelse)*

(266) Kompensationen må ikke overstige det beløb, der er nødvendigt for hel eller delvis dækning af omkostningerne i forbindelse med forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der tages højde for relevante indtægter samt en rimelig fortjeneste ved opfyldelse af forpligtelserne.

(267) Der er ingen bestemmelse om, at CCI skal betale yderligere kompensation for kommerciel brug af yderligere infrastruktur, der finansieres af regionen.

(268) Frankrig anfører, at denne supplerende infrastruktur er nødvendig for at udføre de statslige opgaver, og at opførelsen bidrager til at skabe balance i lufthavnens økonomi. Det ser imidlertid ud til, at disse faciliteter er uløseligt forbundet med lufthavnens økonomiske aktivitet og navnlig har til formål at udvikle lufthavnen. Faciliteterne opfylder derfor ikke det ovenfor beskrevne kriterium om tjenesteydelser af almindelig interesse.

(269) Således opfylder kompensationen ikke den tredje betingelse i Altmark-dommen. Selv om Altmark-betingelserne er kumulative, og det er tilstrækkeligt, at en af dem ikke er opfyldt, for at Kommissionen ikke kan udelukke, at der foreligger en fordel for lufthavnsforvalteren, vil Kommissionen alligevel analysere den fjerde Altmark-betingelse.

— *Betingelser for udvælgelse af leverandør af tjenesteydelser (fjerde betingelse)*

(270) I henhold til den fjerde Altmark-betingelse skal den tilbudte kompensation enten være et resultat af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, som giver mulighed for at udvælge den leverandør, der kan levere de pågældende ydelser til de laveste omkostninger for samfundet (første underkriterium), eller fastsættes med udgangspunkt i en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkelig udstyret med de nødvendige midler (andet underkriterium).

(271) CCI blev ikke valgt til at drive lufthavnen efter en udbudsprocedure, og Kommissionen har ingen dokumentation for, at de finansielle støttebeløb, CCI fik, kunne være blevet bestemt på grundlag af en analyse af de omkostninger, en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med de nødvendige midler, ville have haft.

(272) Således opfylder de finansielle støtteforanstaltninger til CCI-lufthavn ikke den fjerde Altmark-betingelse.

(273) Da de fire Altmark-betingelser ikke er opfyldt, kan de forskellige foranstaltninger til fordel for lufthavnsforvalteren ikke betragtes som kompensation for offentlig tjeneste ydet for udførelsen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Kommissionen kan derfor ikke på nuværende tidspunkt udelukke, at der foreligger en fordel for lufthavnsforvalteren.

b) Vurdering af, om der foreligger en selektiv økonomisk fordel

1) Investeringstilskud

(274) Hvad angår investeringstilskuddene på i alt ca. 3 mio. EUR til en ny afgangs- og ankomsthal, forstærkning, forlængelse og udvidelse af start- og landingsbanen, forstærkning og udvidelse af rullebanen, forstærkning og udvidelse af flystandpladser og etablering af et bundfældningsbassin for at bringe lufthavnen i overensstemmelse med vandloven, har Frankrig ikke fremført nogen argumenter til støtte for den opfattelse, at de forskellige offentlige myndigheder, der har ydet disse tilskud, kunne have forventet et afkast af deres investeringer, som kunne tilfredsstille en markedsøkonomisk aktør, der havde handlet i deres sted. Det ser snarere ud til, at investeringstilskuddene blev ydet af de forskellige offentlige myndigheder for at bidrage til den regionale udvikling. De offentlige myndigheder handlede derfor i forbindelse med udførelsen af deres public service-opgaver.

(275) I lyset af ovenstående opfylder investeringstilskuddene ikke det markedsøkonomiske investorprincip. Investeringstilskuddene gav derfor CCI-lufthavn en økonomisk fordel. Disse tilskud reducerede faktisk de investeringsomkostninger, som CCI-lufthavn skulle have afholdt, uden at der var udsigt til et tilstrækkeligt investeringsafkast for de myndigheder, der ydede tilskuddene. I øvrigt er de selektive, idet disse fordele kun har gavnet en enkelt virksomhed.

2) Tilbagebetalingspligtige forskud

(276) Vedrørende de tilbagebetalingspligtige forskud på i alt 8,77 mio. EUR skal det først og fremmest bemærkes, at de svarer til rentefrie lån, som CCI's afdeling for generelle anliggender bevilgede CCI-lufthavn. Ifølge Frankrig skal et forskud betragtes som et indskud på en anfordringskonto, som en aktionær vil yde sit datterselskab. Frankrig tilføjer, at en privat aktionær ikke foretager en rentabilitetsanalyse af sådanne forskud, da der faktisk er tale om lån, der skal gøre det muligt for datterselskabet at udvikle sine aktiviteter til fordel for aktionæren. Efter Frankrigs opfattelse gælder dette så meget desto mere i den foreliggende sag, da der er tale om en finansiel overførsel mellem dele af den samme juridiske enhed, nemlig CCI. Ifølge Frankrig indebærer disse forskud derfor ingen finansiel risiko for CCI, da det ejer grunden og infrastrukturen, hvis værdi langt overstiger forskuddene ([68]). Et sådant argument kunne kun være relevant, hvis CCI ved tildeling af disse forskud for at muliggøre opretholdelsen af driften af La Rochelle lufthavn kunne forvente, at denne på mellemlang til lang sigt skaber en rentabilitet, der giver CCI mulighed for ikke blot at få tilbagebetalt disse forskud, men yderligere modtage et »afkast« gennem forrentning af den indskudte kapital i kraft af et eventuelt overskud af lufthavnen.

(277) Kommissionen spurgte derfor Frankrig, hvilken fortjeneste CCI kunne forvente ved at tildele disse tilbagebetalingspligtige forskud. I sit svar ([69]) fremlagde Frankrig ingen undersøgelser eller analyser, der viste, at der kunne forventes en hypotetisk fortjeneste ved at yde disse tilskud. Frankrig henviste blot til de dokumenter, der fastlagde, at ejeren med alle midler skulle sikre lufthavnens udvikling på lang sigt.

(278) Da CCI tildelte de forskellige tilbagebetalingspligtige forskud, havde CCI ikke tilstrækkelige garantier for, at driften af lufthavnen ville blive rentabel og ville give CCI-lufthavn mulighed for at tilbagebetale de bevilgede forskud og samtidig få en fortjeneste, der kunne forrente den kapital CCI's afdeling for generelle anliggender havde indskudt. De tilbagebetalingspligtige forskud blev tildelt fra 2001. På daværende tidspunkt kørte lufthavnen allerede med tab. Endelig gælder det, at uden de tilbagebetalingspligtige forskud kunne CCI-lufthavns resultater være blevet endnu dårligere og således endelig udelukke enhver udsigt til forrentning af den investerede kapital.

(279) I betragtning af alle disse faktorer kunne CCI ikke anse det for sandsynligt, at den kapital, det havde indskudt gennem de bevilgede forskud til CCI-lufthavn, på nogen måde kunne forrentes på kort til mellemlang sigt. CCI kunne med rette nære alvorlig tvivl om, hvorvidt CCI-lufthavn en dag ville blive i stand til at tilbagebetale dem.

(280) Selv om tilbagebetalingen af forskuddene skulle begynde i 2014, var der ingen bestemmelse om, at lufthavnsafdelingen skulle sikre en passende forrentning af det lån, som CCI havde ydet den.

(281) På baggrund af ovenstående handlede CCI ikke som en markedsøkonomisk investor, der lader sig lede af troværdige og dokumenterede rentabilitetsudsigter, over for sin lufthavnsafdeling.

(282) Det kan konkluderes, at de tilbagebetalingspligtige forskud gav CCI-lufthavn en økonomisk fordel. I øvrigt er de selektive, idet hver af disse fordele kun har gavnet en enkelt virksomhed.

3) Påstået overfakturering af CCI's tjenester til Rochefort Saint-Agnant lufthavn

(283) Med hensyn til den påståede overfakturering af de tjenester, som CCI leverede til Rochefort Saint-Agnant lufthavn, har Frankrig gjort gældende, at dette skete i henhold til en tjenesteydelsesaftale, der blev indgået i partnerskab med Rochefort CCI. CCI blev ifølge Frankrig udvalgt til at forvalte Rochefort lufthavn den 11. juli 2001 efter en udbudsprocedure.

([68]) Brev fra Frankrig af 18. november 2015.
([69]) Brev fra Frankrig af 26. maj 2014.

(284) Hvis salget af tjenesteydelser gennemføres efter et konkurrencepræget, gennemsigtigt og ubetinget udbud uden forskelsbehandling, som lever op til TEUF's principper om offentlige indkøb, er der en formodning for, at salget foregår på markedsvilkår ([70]).

(285) I den foreliggende sag har Frankrig fremlagt bevis for, at udbuddet var: i) konkurrencepræget, idet alle tilbudsgivere havde mulighed for at deltage i udbuddet, ii) gennemsigtigt, eftersom det blev offentliggjort i pressen, og alle tilbudsgivere blev behørigt informeret, iii) uden forskelsbehandling, eftersom udvælgelseskriterierne var objektive og var specificeret på forhånd, og iv) ubetinget, da der ikke forelå særlige betingelser. Desuden var udvælgelseskriteriet knyttet til prisen.

(286) På baggrund af ovenstående beviser de oplysninger, som Kommissionen har fået stillet til rådighed, at udbudsproceduren var åben, gennemsigtig og ubetinget. Kommissionen konkluderer derfor, at prisen på de tjenesteydelser, der blev leveret af CCI, faktisk udgør en markedspris, som ikke giver CCI en fordel.

4) Påstået underfakturering af tjenesteydelser leveret af CCI's afdeling for generelle anliggender til lufthavnen

— *Perioden 2001-2005*

(287) Det fremgår af de oplysninger, som Kommissionen har fået stillet til rådighed, at betalingerne mellem 2001 og 2005 var faste beløb, og at der ikke var nogen analytisk fordelingsnøgle baseret på objektive kriterier. Selv om Frankrigs forklaringer tyder på, at de faste beløb blev ydet på markedsvilkår, rejser flere forhold tvivl om, hvorvidt der er tale om statsstøtte, navnlig manglen på en analytisk fordelingsnøgle.

(288) Navnlig gælder det, at mellem 2001 og 2005 var CCI-lufthavns betalinger for de tjenesteydelser, der blev leveret af CCI's afdeling for generelle anliggender, var ca. 50 % lavere end betalingerne for de samme tjenesteydelser i perioden 2006-2012 (se tabel 5), med en kraftig stigning, da fordelingsnøglen blev indført. Indførelsen af en analytisk fordelingsnøgle fra og med 2006 viste således, at de tjenesteydelser, der blev leveret af CCI's afdeling for generelle anliggender, tydeligvis var underfaktureret. Kommissionen konkluderer derfor, at den påståede underfakturering af de tjenesteydelser, som CCI's afdeling for generelle anliggender leverede til lufthavnen mellem 2001 og 2005, gav CCI-lufthavn en selektiv økonomisk fordel.

— *Perioden 2006-2012*

(289) Med hensyn til den påståede underfakturering af de tjenesteydelser, som CCI's afdeling for generelle anliggender leverede til lufthavnen mellem 2006 og 2012, har Frankrig gjort gældende, at omkostningerne ved de tjenesteydelser, der var fælles for CCI's forskellige afdelinger, såsom strukturelle tjenesteydelser i forbindelse med regnskab, IT, menneskelige ressourcer osv., blev fordelt mellem disse afdelinger i henhold til en analytisk fordelingsnøgle og således blev fordelt på grundlag af objektive kriterier. Frankrig hævder også, at CCI har foretaget en detaljeret analyse på grundlag af ændrede forretningsmængder, og at fordelingsnøglen er i fuld overensstemmelse med ændringerne i lufthavnens trafik. Frankrig gør desuden gældende, at anvendelsen af fordelingsnøglen blev kontrolleret hvert år, eftersom CCI's regnskaber godkendes af en medrevisor som følge af konsolideringen af CCI-gruppens regnskaber.

(290) Kommissionen mener, at Frankrig for perioden 2006-2012 har påvist, at der blev indført en fordelingsnøgle baseret på seks objektive og relevante kriterier på grundlag af de tjenesteydelser, som CCI's afdeling for generelle anliggender leverede til lufthavnen:

— for så vidt angår den generelle forvaltning af lufthavnen blev omkostningerne til deltjenesten »folkevalgte« beregnet på grundlag af antallet af dagsordener for styringsudvalget og generalforsamlingerne vedrørende lufthavnen, og den opnåede procentsats blev anvendt på CCI-formandskabets omkostninger, mens omkostningerne til »generaldirektoratet« beregnes på grundlag af den tid, generaldirektøren bruger på beslutningstagende møder med personalerepræsentanter, overvågning af investeringer osv. I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at tjenesteydelserne er behovsbaserede og faktureres i forhold til deres omkostninger. Desuden viser de oplysninger, som Kommissionen har fået stillet til rådighed, at fordelingsnøglen er blevet anvendt korrekt

([70]) Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, punkt 89 ff. (EUT C 262 af 19.7.2016, s. 1).

— kommunikation: omkostningerne til tjenesten blev beregnet på grundlag af den tid, der var brugt på hver af CCI's afdelinger

— regnskabs- og forvaltningskontrol: omkostningerne til tjenesten blev beregnet på grundlag af procentdelen af antallet af bogførte poster

— IT: omkostningerne til tjenesten blev beregnet på grundlag af antallet af installerede IT-stationer (indkøb, vedligeholdelse, analyse og implementering af ny hardware og software osv.)

— menneskelige ressourcer: omkostningerne til tjenesten blev beregnet på grundlag af lufthavnens faste personale

— projekttjeneste: omkostningerne til tjenesten blev beregnet på grundlag af den tid, tjenesten havde brugt efter større investeringer (herunder udvidelse af afgangshallen og terminalen) fra sag til sag afhængigt af projekter og udbud.

(291) Disse kriterier er objektive og relevante, da de vedrører den tid, der er brugt, og det arbejde, der faktisk er udført.

(292) Endvidere mener Kommissionen, at Frankrig har påvist, at fordelingsnøglen er blevet anvendt korrekt, eftersom nøglerne kontrolleres hvert år for at sikre det mest realistiske resultat. Desuden kontrolleres konceptualiseringen og valget af kriterier og beregningsmetoden også af revisorerne.

(293) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at den påståede underfakturering af de tjenesteydelser, som CCI's afdeling for generelle anliggender leverede til lufthavnen mellem 2006 og 2012, ikke gav lufthavnen en fordel og derfor ikke udgør støtte.

5) Finansielle bidrag fra forskellige lokale myndigheder til salgsfremmende foranstaltninger iværksat af La Rochelle lufthavn

(294) Kommissionen er af den opfattelse, at de lokale myndigheders finansielle bidrag til de salgsfremmende foranstaltninger, som La Rochelle lufthavn gennemførte, skal betragtes som støtte til finansiering af driften af lufthavnen og ikke som finansiering af luftfartsselskaber.

(295) De franske myndigheder og CCI mener derimod, at disse bidrag bør betragtes som de lokale myndigheders køb af markedsføringstjenester og dermed som finansiering af luftfartsselskaber. CCI har gjort gældende, at myndighederne tilsluttede sig markedsføringsaftalerne for at nå de mål, som de havde fastsat inden for rammerne af deres opgaver af almen interesse, og navnlig for at drage fordel af AMS' prisnedslag for fælles køb ([71]). De franske myndigheder mener ligeledes, at lufthavnen fungerede som indkøbscentral ([72]).

(296) En analyse af de faktiske omstændigheder bekræfter imidlertid ikke den version, som de franske myndigheder og CCI har fremlagt. Flere elementer taler for, at de lokale myndigheders bidrag skal betragtes som finansiering af driften af lufthavnen.

(297) Som anført i retningslinjerne fra 2014 er det ikke usædvanligt, at lufthavnsforvalterne tilbyder luftfartsselskaberne incitamenter i form af markedsføringsstøtte. Dette er især tilfældet for regionale lufthavne, som kan have vanskeligere ved at tiltrække luftfartsselskaber end lufthavne i nærheden af store byer. De omkostninger, der er forbundet med markedsføringsaftaler med luftfartsselskaber, kan derfor betragtes som en lufthavnsforvalters normale driftsomkostninger ([73]). Som følge heraf blev bidragene fra de lokale myndigheder anvendt til at dække en del af de normale driftsomkostninger for La Rochelle lufthavn.

(298) Desuden blev bidragene fra de lokale myndigheder ydet til La Rochelle lufthavn, som brugte dem til at udvikle sin økonomiske aktivitet ved at indgå markedsføringsaftaler på egne vegne med luftfartsselskaberne. Endvidere tyder følgende forhold på, at bidragene ikke udgør lokale myndigheders køb af markedsføringstjenester.

([71]) CCI's bemærkninger af 10. juni 2014, s. 27.
([72]) Brev fra de franske myndigheder af 11. april 2018, s. 9.
([73]) Se Kommissionens afgørelse af 11. november 2016, SA.24221, Klagenfurt lufthavn — Støtte til Ryanair og andre luftfartsselskaber, betragtning 237.

(299) For det første, som anført i afsnit 3.1.1.5, blev disse bidrag betalt i henhold til aftaler mellem CCI på den ene side og departementet Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle og regionen Poitou-Charentes på den anden side. Aftalerne præciserer ikke, hvilken type salgsfremmende foranstaltninger der skal gennemføres af CCI eller de tjenesteudbydere, de overdrages til. Navnlig nævnes det ikke i aftalerne, at tjenesteudbyderne vil være luftfartsselskaber eller deres datterselskaber. I sine bemærkninger af 4. juni 2012 anfører CCI endvidere, at »lufthavnen understreger, at de offentlige myndigheder, når de forpligter sig til at støtte salgsfremmende foranstaltninger i La Rochelle lufthavn, på ingen måde agter at forpligte sig til en bestemt leverandør af markedsføringstjenester. Dette fremgår tilstrækkeligt klart af de markedsføringsaftaler, de indgår, idet navnet på leverandøren af disse tjenester end ikke er nævnt heri« ([74]). Det fremgår således, at CCI havde en betydelig autonomi med hensyn til valget af salgsfremmende foranstaltninger og leverandørerne af disse tjenesteydelser.

(300) For det andet nævner de forskellige markedsføringsaftaler, som CCI har indgået med de forskellige luftfartsselskaber og deres datterselskaber, ikke noget om de lokale myndigheders deltagelse i finansieringen af CCI's markedsføringsforanstaltninger.

(301) Endelig ser det ud til, at CCI i visse tilfælde indgik markedsføringsaftaler med luftfartsselskaber uden at have en lovfæstet garanti for, at det ville modtage tilskud fra de offentlige myndigheder. CCI indgik f.eks. flere markedsføringsaftaler med luftfartsselskaber mellem 2004 og 2006 på grundlag af en forretningsplan med et årligt finansielt bidrag på 144 500 EUR fra departementet Charente-Maritime. Departementet Charente-Maritime endte imidlertid ikke med at betale noget finansielt bidrag.

(302) Flere elementer taler således for, at de forskellige lokale myndigheders bidrag skal betragtes som finansiering af lufthavnens driftsomkostninger.

7.1.1.4. Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne

(303) Kommissionen udtrykte i åbningsafgørelsen tvivl om den potentielle konkurrence mellem La Rochelle lufthavn og andre nærliggende lufthavne, f.eks. i Angoulême, Rochefort og Niort.

(304) I punkt 25 i retningslinjerne fra 2014 defineres et »opland« som en geografisk markedsafgrænsning, som normalt fastsættes til 100 km eller 60 minutters rejse med bil, bus, tog eller højhastighedstog. I punkt 25 anføres det imidlertid videre, at en given lufthavns opland kan være forskelligt herfra, og det skal tage hensyn til den konkrete lufthavns særlige forhold. Oplandets størrelse og form varierer fra lufthavn til lufthavn og er afhængig af lufthavnens karakteristika, herunder i) dens forretningsmodel og ii) beliggenhed og iii) hvilke destinationer den har forbindelse til.

(305) Med hensyn til Angoulême lufthavn bemærker Kommissionen for det første, at lufthavnen ligger mere end to timer i bil og 150 km fra La Rochelle lufthavn. Afstanden mellem de to lufthavne er således væsentligt større end den, der er omhandlet i punkt 25 i retningslinjerne fra 2014. Dette vil i princippet kunne udelukke Angoulême lufthavn fra oplandet til La Rochelle. Kommissionen bemærker også, at lufthavnene i La Rochelle og Angoulême har relativt forskellige forretningsmodeller. I den betragtede periode (2001-2012) var La Rochelle lufthavns aktiviteter hovedsagelig baseret på passagertransport på ruteflyvninger til europæiske destinationer, der blev fløjet af lavprisselskaber som Ryanair og easyJet (se betragtning 29). Derimod varierede Angoulême lufthavns aktiviteter betydeligt i denne periode: i) mellem 2004 og 2007 var der mellem Angoulême og Lyon en fast indenrigsrute (underlagt forpligtelse til offentlig tjeneste), ii) Ryanair havde mellem 2008 og 2009 en enkelt rute til London Stansted fra april til oktober, iii) mellem 2010 og 2011 var der ikke ruteflyvninger fra Angoulême lufthavn ([75]).

([74]) CCI's bemærkninger af 4. juni 2012, s. 34.

([75]) Se Kommissionens afgørelse (EU) 2015/1226 af 23. juli 2014 om statsstøtte SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) som Frankrig har iværksat til fordel for handels- og industrikammeret i Angoulême, SNC-Lavalin, Ryanair og Airport Marketing Services (EUT L 201 af 30.7.2015, s. 48), betragtning 15 og 16.

(306) Kommissionen bemærker også, at de to destinationer fra Angoulême lufthavn (Lyon og London Stansted) i den betragtede periode (2001-2012) også blev betjent parallelt fra La Rochelle lufthavn. Med hensyn til London Stansted bemærker Kommissionen, at Ryanair mellem 2008 og 2009 befløj en rute til denne destination fra begge lufthavne, hvilket kunne tyde på, at luftfartsselskaberne betragter dem som særskilte markeder. Desuden førte lukningen af ruten til Angoulême ikke til, at passagererne skiftede til ruten La Rochelle-London Stansted.

(307) Kommissionen finder derfor ikke, at La Rochelle lufthavn er beliggende i Angoulême lufthavns opland.

(308) Med hensyn til lufthavnene i Niort og Rochefort bemærker Kommissionen, at de ligger henholdsvis 60 minutter i bil (75 km) og 50 minutter i bil (54 km) fra La Rochelle lufthavn. Som nævnt i betragtning 304 kan en given lufthavns opland imidlertid være et andet og skal også tage hensyn til andre forhold ved lufthavnen, såsom dens forretningsmodel og de destinationer, den betjener. Med hensyn til forretningsmodellen adskiller La Rochelle lufthavns aktiviteter — hovedsagelig baseret på passagertransport på ruteflyvninger, der drives af store kommercielle luftfartsselskaber som Ryanair og easyJet — sig grundlæggende fra aktiviteterne i Niort og Rochefort lufthavn. Som Frankrig har påpeget, er lufthavnene i Niort og Rochefort hovedsagelig forbeholdt flyveklubber og lette fly og har ikke nogen offentlige luftfartsselskaber. Desuden har ingen af lufthavnene tjenester til at betjene luftfartsselskaber, der driver ruteflyvning ([76]), i modsætning til La Rochelle lufthavn, som betjener flere luftfartsselskaber, der har ruter til forskellige destinationer i Frankrig og Europa.

(309) Kommissionen finder derfor, at lufthavnene i Niort og Rochefort ikke erstatter La Rochelle lufthavn som passagerlufthavn for ruteflyvning, der drives af store kommercielle luftfartsselskaber.

(310) Ikke desto mindre mener Kommissionen, at La Rochelle lufthavn konkurrerer med andre lufthavne, selv dem, der ligger uden for dens opland. EU's lufthavnsforvaltere konkurrerer med hinanden om at tiltrække luftfartsselskaber. Luftfartsselskaberne beslutter, hvilke ruter de vil beflyve og hvor mange afgange, i henhold til forskellige kriterier. Disse kriterier omfatter de potentielle kunder, selskaberne kan forvente at betjene på disse ruter, men også karakteristikaene for de lufthavne, der skal flyves til og fra.

(311) Luftfartsselskaberne tager hensyn til sådanne kriterier som arten af de tilbudte lufthavnstjenester, befolkningen eller den økonomiske aktivitet i lufthavnens opland, trængselsproblemer, adgangsveje til lufthavnen samt afgiftsniveauet og de overordnede forretningsmæssige vilkår for benyttelse af lufthavnsinfrastruktur og -tjenester (herunder eksistensen og omfanget af incitamenter og markedsføringsstøtteforanstaltninger, der tilbydes luftfartsselskaberne). Niveauet af afgifter, incitamenter og støtteforanstaltninger er en nøglefaktor, da offentlig finansiering til en lufthavn kan anvendes til at tiltrække luftfartsselskaber og dermed kan fordreje konkurrencen betydeligt.

(312) Derfor fordeler luftfartsselskaberne deres midler, navnlig luftfartøjer og besætning, mellem forskellige forbindelser under hensyntagen til bl.a. de tjenester, som lufthavnsforvalterne tilbyder, og den pris, de fakturerer herfor.

(313) Det fremgår af ovenstående, at de forskellige foranstaltninger, der er truffet til fordel for La Rochelle lufthavn, og som er genstand for denne undersøgelse — såfremt de har givet den virksomhed en økonomisk fordel — kan have styrket dens position i forhold til de øvrige europæiske lufthavnsforvaltere. Derfor kan disse foranstaltninger have fordrejet konkurrencen og påvirket samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.1.1.5. Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte

(314) Tilskuddene til statslige opgaver og den påståede underfakturering af de tjenesteydelser, som CCI's afdeling for generelle anliggender leverede til lufthavnen mellem 2006 og 2012, udgør ikke statsstøtte. Investeringstilskuddene, underfaktureringen af CCI's ydelser til La Rochelle lufthavn mellem 2001 og 2005, de tilbagebetalingspligtige forskud, som La Rochelle lufthavn modtog, og tilskuddene fra de lokale myndigheder, der skulle bidrage til salgsfremmende foranstaltninger for La Rochelle lufthavn, udgør statsstøtte til La Rochelle lufthavn.

([76]) Disse tjenester omfatter groundhandlingydelser, sikkerhedstjenester og rednings- og brandslukningstjenester på niveau 1.

7.1.2. *Statsstøttens ulovlige karakter*

(315) Investeringstilskuddene, underfaktureringen mellem 2001 og 2005, de tilbagebetalingspligtige forskud og de tilskud, der skulle bidrage til de salgsfremmende foranstaltninger, som CCI modtog fra departementet Charente-Maritime, regionen Poitou-Charentes og Communauté d'agglomération de La Rochelle, blev gennemført uden anmeldelse, hvilket er i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF.

(316) Kommissionens beslutning 2005/842/EF af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 86, stk. 2, i TEUF på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (»SGEI-beslutningen fra 2005«) indeholder betingelserne for, at visse former for støtte, der ydes som kompensation for offentlig tjeneste, kan fritages for anmeldelsespligten efter artikel 108, stk. 3, i TEUF. Ifølge Frankrig opfylder foranstaltningerne, som blev ydet til CCI-lufthavn, disse betingelser. Kommissionen finder ikke, at dette er tilfældet.

(317) For det første kan forvaltningen af La Rochelle lufthavn som helhed ikke betragtes som en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, som det fremgår af betragtning 261. Da ovennævnte foranstaltninger blev ydet for at finansiere driften af lufthavnen som helhed, opfylder de således ikke kriterierne i SGEI-beslutningen fra 2005.

(318) Som tidligere nævnt gælder det for det andet, at selv om driften af lufthavnen som helhed kunne betegnes som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, ville ingen af de pågældende foranstaltninger af den grund udgøre kompensation for offentlig tjeneste, for hvilke kriterierne var opstillet på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde. Som anført i betragtning 273 opfylder de pågældende foranstaltninger ikke betingelserne i Altmark-dommen.

(319) I lyset af ovenstående udgør investeringstilskuddene, underfaktureringen mellem 2001 og 2005, de tilbagebetalingspligtige forskud og de tilskud, der skulle bidrage til de salgsfremmende foranstaltninger, som CCI modtog fra departementet Charente-Maritime, regionen Poitou-Charentes og Communauté d'agglomération de La Rochelle, ulovlig støtte.

7.1.3. *Støttens forenelighed med det indre marked*

7.1.3.1. Investeringsstøttens forenelighed

(320) De omhandlede foranstaltninger vedrører investeringstilskud udbetalt til CCI-lufthavn af forskellige offentlige myndigheder (regionen Poitou-Charentes, departementet Charente-Maritime og Communauté d'agglomération de La Rochelle) og under EFRU. Som nævnt ovenfor reducerede disse investeringstilskud de investeringsomkostninger, som CCI normalt skulle have afholdt, og udgør derfor investeringsstøtte.

(321) Investeringsstøtten blev ydet før den 4. april 2014, hvilket er den dato retningslinjerne fra 2014 fandt anvendelse fra. Ifølge retningslinjerne anvender Kommissionen i forbindelse med ulovlig investeringsstøtte til lufthavne de regler, der var gældende på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet ([77]).

(322) Med hensyn til de tilskud, der blev ydet fra 2005 og fremefter, var retningslinjerne fra 2005 i kraft på daværende tidspunkt og bør derfor anvendes.

(323) De tilskud, der blev ydet mellem 2000 og 2005, blev imidlertid ydet til CCI-lufthavn, før retningslinjerne fra 2005 trådte i kraft, på et tidspunkt, hvor der ikke var noget specifikt forenelighedskriterium for investeringsstøtte til lufthavne. Kommissionen skal derfor vurdere disse tilskud direkte på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF under hensyntagen til sin beslutningspraksis på området. Man må huske, at Kommissionens beslutningspraksis med hensyn til vurdering af foreneligheden af støtte tildelt lufthavnsforvaltere er blevet konsolideret med retningslinjerne fra 2005. Kommissionen mener derfor, at foreneligheden med det indre marked af de tilskud, der blev ydet mellem 2000 og 2005, bør vurderes i lyset af principperne i retningslinjerne fra 2005 og i lyset af retspraksis ([78]).

([77]) Punkt 173 i retningslinjerne fra 2014.

([78]) Domstolens dom (Store Afdeling) af 22. september 2020, C-594/18 P, Republikken Østrig mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2020:742, præmis 20.

(324) Statsstøtte til fordel for lufthavne skal i lighed med enhver anden statsstøtte være nødvendig for at fremme udviklingen af en økonomisk aktivitet og stå i forhold til dette mål for at kunne erklæres for forenelig med det indre marked på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF. Kommissionen vil derfor undersøge overholdelsen af kriterierne om nødvendighed og proportionalitet foruden de førnævnte kriterier i retningslinjerne fra 2005.

(325) For at fastslå, om støtten er nødvendig og proportional, skal Kommissionen også kontrollere, at støttebeløbet er begrænset til, hvad der er strengt nødvendigt for at nå det tilsigtede mål ([79]).

a) Investeringsomkostningernes støtteberettigelse

(326) Kommissionen bemærker foreløbig, at de omkostninger, der ifølge retningslinjerne fra 2005 er berettigede til investeringsstøtte til en lufthavn, skal være begrænset til investeringsomkostninger vedrørende lufthavnsinfrastrukturer i egentlig forstand (baner, terminaler, forpladser osv.) eller omkostninger til direkte støttefaciliteter (brandslukningsudstyr, sikrings- eller sikkerhedsudstyr). De støtteberettigede omkostninger må imidlertid ikke omfatte udgifter til kommercielle aktiviteter, der ikke er direkte forbundet med en lufthavns grundlæggende aktiviteter, som bl.a. omfatter opførelse, finansiering, drift og udlejning af jord og bygninger, ikke blot til kontor- og lagerbrug, men også til hoteller og industrivirksomheder på lufthavnsområdet samt butikker, restauranter og parkeringsfaciliteter.

(327) De forskellige investeringstilskud fra EFRU, regionen Poitou-Charentes, departementet Charente-Maritime og Communauté d'agglomération de La Rochelle, der beløber sig til næsten 3 mio. EUR, blev anvendt til at finansiere opførelsen af en ny afgangs- og ankomsthal, forstærkning, forlængelse og udvidelse af start- og landingsbanen, forstærkning og udvidelse af rullebanen, forstærkning og udvidelse af flystandpladser og etablering af et bundfældningsbassin for at bringe lufthavnen i overensstemmelse med vandloven.

(328) Start- og landingsbane, rullebane, flystandpladser, bundfældningsbassin og terminaler er en del af lufthavnsinfrastrukturen og er omfattet af statsstøttekontrollen som defineret i betragtning 218. Derfor er investeringsomkostningerne til denne infrastruktur støtteberettigede.

b) Støtten fremmer udviklingen af en økonomisk aktivitet

(329) Investeringstilskuddene blev anvendt til at bygge en ny afgangs- og ankomsthal, forstærke, forlænge og udvide start- og landingsbanen, forstærke og udvide rullebanen, forstærke og udvide flystandpladser og etablere et bundfældningsbassin for at bringe lufthavnen i overensstemmelse med vandloven.

(330) Udbygningen af start- og landingsbanen (med en bredde på 45 m og en længde på 115 m), rullebanen og flystandpladser har gjort det muligt for La Rochelle lufthavn at håndtere luftfartøjer med en kapacitet på 100-200 sæder som f.eks. B737 og A320 og at gå ind på nye markeder, hvor disse fly bruges mest (Storbritannien, Belgien og Den Iberiske Halvø), ved at tilpasse sig disse flys specifikke sikringsstandarder. Dette opfylder et mål om regional økonomisk og turistmæssig udvikling, som gør La Rochelle lufthavn mere attraktiv og dermed har til formål at øge antallet af passagerer, der rejser til regionen.

(331) Udvidelsen af terminalen gjorde det muligt at tilpasse terminalen til den fortsatte stigning i trafikken og dermed tilbyde passagererne et acceptabelt niveau for sikring, sikkerhed og komfort, hvilket tidligere manglede, som påpeget i en undersøgelse af bygningerne i januar 2000. Undersøgelsen bemærkede, at 100 passagerer passerede gennem terminalen i spidsbelastningsperioder, og at hallen derfor var alt for lille, hvilket medførte trængsel og forsinkelser i security-procedurerne og dermed i forbindelse med boarding og udstigning. Finansieringen har således forbedret infrastrukturens sikkerhed og drift, hvilket er afgørende for at nå målene om regional udvikling og øget turisme.

([79]) Se Kommissionens afgørelse af 18. februar 2011 om statsstøtte NN 26/2009 — Grækenland — Udvidelse af lufthavnen i Ioannina, præmis 69 og 70. Se også Rettens dom af 18. januar 2012, Djebel mod Kommissionen, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, præmis 122 og 123 og den nævnte retspraksis.

(332) Det skal også bemærkes, at La Rochelle lufthavn er en vigtig forbindelse mellem Europa og La Rochelle. I denne henseende er lufthavnen afgørende for den økonomiske og turistmæssige udvikling i regionen. Hvis der ikke var en lufthavn i La Rochelle, eller hvis dens kapacitet blev reduceret betydeligt, ville det sandsynligvis underminere denne rolle, da især forretningsrejsende generelt ønsker at minimere deres rejsetid, navnlig så de kan rejse retur samme dag. Hvis forretningsrejsende til og fra La Rochelle skulle benytte en lufthavn, der ikke lå i umiddelbar nærhed af byen, kunne dette derfor betragtes som en hindring for udviklingen af den økonomiske aktivitet.

(333) La Rochelle lufthavn håndterer også store turiststrømme, hvilket især skyldes dens beliggenhed tæt på île de Ré med de mange badesteder. Denne positive virkning blev vurderet i et notat fra CCI fra 2008 om en strategi for kontrolleret vækst. I notatet anføres det, at lufthavnens økonomiske bidrag til byområdet svarer til lavprisflypassagerers forbrug i den lokale økonomi under deres ophold (33 mio. EUR i 2007). Derudover var der 167 arbejdspladser i lufthavnen i 2008. En rapport om udvikling af lufttransport og turisme udarbejdet af ODIT France i 2008 indeholdt en beregning, der gjorde det muligt at anslå La Rochelle lufthavns samlede økonomiske bidrag til den lokale økonomi til 100 mio. EUR i 2008.

(334) Af alle disse grunde bidrog de investeringstilskud, som CCI-lufthavn modtog, til den økonomiske udvikling i La Rochelle og regionen i betragtning af lufthavnens indvirkning på turismen og den økonomiske aktivitet generelt.

(335) Disse tilskud bidrog også til regionens tilgængelighed, især for turister og forretningsrejsende. Det skal i den forbindelse bemærkes, at La Rochelle lufthavn ikke er beliggende i samme opland som Angoulême lufthavn (se betragtning 305-307).

(336) For så vidt angår lufthavnene i Niort og Rochefort mener Kommissionen ikke, at de erstatter La Rochelle som lufthavn for passagertransport på ruteflyvninger, der drives af store kommercielle luftfartsselskaber (se betragtning 309).

(337) En investeringsstøtte, der sætter La Rochelle lufthavn i stand til at øge sin kapacitet, fremmer således til en vis grad regionens tilgængelighed, eftersom passagerer og luftfartsselskaber derved undgår at skulle finde en mindre god erstatning.

(338) Desuden er den TGV-linje, der forbinder La Rochelle med Paris, et internationalt transportknudepunkt, kun et højhastighedstog fra Saint Pierre des Corps, og det tager derfor tre timer at nå Paris med denne transportform. Projektet TGV Atlantique, som vil forbinde byerne Poitiers, Angoulême og Bordeaux med fuld hastighed, omfatter ikke La Rochelle.

(339) Det ser derfor ud til, at investeringstilskuddene til trods for, at der findes alternative transportmidler til lufttransport, har bidraget til at forbedre regionens tilgængelighed og økonomiske udvikling.

c) Infrastrukturen er nødvendig og står i forhold til det fastlagte mål

(340) Investeringerne havde til formål at forbedre driften og sikre en optimal udnyttelse af den eksisterende infrastruktur, navnlig fordi en del af infrastrukturen var ubrugelig på grund af manglende overholdelse af sikkerhedsstandarderne, eller fordi investeringen gjorde det muligt at tilpasse lufthavnen til en forventet stigning i passagertallet.

(341) Ved gennemførelsen af investeringerne i forbindelse med udvidelsen af lufthavnens start- og landingsbane, som var for lille og utilstrækkelig, begrænsede CCI-lufthavn sig til en udvidelse på 115 meter, hvilket var tilstrækkeligt til at opfylde de markedsmål, der er anført i betragtning 330, dvs. at tilpasse sig fly med en maksimal kapacitet på 200 sæder. Denne forlængelse blev også anbefalet i det studie, som Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest gennemførte i januar 2000. Den trafik, der er registreret i de efterfølgende år, bekræfter disse konklusioner.

(342) Som anført i betragtning 331 førte arbejdet på den (ligeledes for lille) terminal, der blev finansieret af investeringstilskuddene, ikke til betydelige kapacitetsforøgelser, men udelukkende til at sikre, at den utilstrækkelige infrastruktur kunne håndtere den eksisterende trafik og klare spidsbelastningsperioder bedre.

(343) Disse investeringer oversteg derfor ikke, hvad der var nødvendigt for, at lufthavnen kunne fortsætte med at håndtere den eksisterende trafik gnidningsløst, også i spidsbelastningsperioder. Disse investeringer var derfor nødvendige og stod i forhold til det fastsatte mål.

d) Infrastrukturen giver tilfredsstillende belægningsprognoser på mellemlang sigt

(344) Det skal bemærkes, at trafikken i La Rochelle lufthavn mellem 2005 og 2007 svingede mellem ca. 120 000 og ca. 220 000 passagerer om året, og at trafikken altid er steget i årenes løb. Det var derfor rimeligt i både 2005 og 2007 at forvente en betydelig og øget anvendelse.

(345) Disse prognoser kunne begrunde investeringer i vedligeholdelse af infrastrukturen, så den kunne håndtere den eksisterende trafikmængde og den årlige vækst i lufthavnen, uden dog at medføre en væsentligt forøget kapacitet.

(346) Det skal i denne forbindelse bemærkes, at arbejdet med at udvide start- og landingsbanen i La Rochelle lufthavn havde til formål at tilpasse lufthavnen til fly med større kapacitet og tilpasse sig de sikringsstandarder, der gælder for visse luftfartøjer, med det endelige formål at sikre en stigning i antallet af passagerer, der rejser til regionen. Udvidelsen af terminalen gjorde det endvidere muligt at tilpasse terminalen til den fortsatte stigning i trafikken og dermed tilbyde passagererne med et acceptabelt niveau for sikring, sikkerhed og komfort, og at undgå trængsel og forsinkelser i sikkerhedsprocedurerne og dermed i forbindelse med boarding og udstigning. Investeringstilskuddene finansierede renovering og opgradering af start- og landingsbaner med henblik på at sikre, at infrastrukturen fortsat kunne håndtere de eksisterende flytyper og trafikmængden uden væsentlige kapacitetsforøgelser og forbedre driften af lufthavnen i spidsbelastningsperioder. Denne finansierede infrastruktur gav således tilfredsstillende belægningsprognoser på mellemlang sigt, da investeringstilskuddene blev tildelt.

e) Adgang til infrastrukturen på lige vilkår og uden forskelsbehandling

(347) La Rochelle lufthavn er åben for de forskellige luftfartsselskaber, der ønsker at benytte lufthavnen uden særlige begrænsninger. Infrastrukturen kan derfor anvendes på lige vilkår og uden forskelsbehandling i den forstand, der er fastsat i retningslinjerne fra 2005.

f) Manglende påvirkning af samhandelen i strid med den fælles interesse

(348) Som nævnt ovenfor er La Rochelle lufthavn en kategori D-lufthavn i henhold til retningslinjerne fra 2005. Ifølge retningslinjernes punkt 39 »er der ikke stor sandsynlighed for, at den støtte, der ydes til små regionale lufthavne (kategori D), kan fordreje konkurrencen eller berøre samhandelen i et sådant omfang, at det strider mod Fællesskabets interesse«.

(349) Det fremgår desuden af betragtning 304 og 309, at La Rochelle lufthavn i sit opland ikke konkurrerer med en anden lufthavn med samme forretningsmodel, som sandsynligvis vil blive påvirket negativt af de pågældende foranstaltninger. Lufthavnene i Niort og Rochefort betjener forskellige markedssegmenter, og de er derfor kun mindre gode erstatninger for hinanden. Angoulême lufthavn er ikke beliggende i oplandet til La Rochelle lufthavn.

(350) Desuden blev de omhandlede investeringstilskud ikke anvendt til at finansiere betydelige kapacitetsforøgelser, hvilket ville have ændret klassificeringen af lufthavnen i henhold til retningslinjerne fra 2005. Den væsentligste virkning af de omhandlede investeringstilskud var således at holde lufthavnen kørende, for så vidt som den i mangel af disse tilskud ikke ville have været i stand til at fortsætte driften eller kun kunne have gjort det på dårligere vilkår. Tilskuddene førte imidlertid ikke til skabelse af ny kapacitet, som kunne have været i konkurrence med andre lufthavne, jf. tabel 11.

Tabel 11

Anvendt kapacitet i passagertal i perioden 2002-2010

År	Anvendt kapacitet
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Kilde: De franske myndigheder.

(351) Endelig skete der efter investeringstilskuddet ikke noget væsentlig skift af luftfartsselskaber fra Angoulême til La Rochelle, og der blev heller ikke udfaset nogen ruter fra Angoulême, som blev erstattet af nye ruter til de samme destinationer fra La Rochelle.

(352) Under hensyntagen til disse positive og negative forhold, som de pågældende tilskud overordnet set har fremkaldt, vurderer Kommissionen ikke, at støtten har påvirket samhandelen på en sådan måde, at det er til skade for den fælles interesse.

g) Støttens nødvendighed og proportionalitet

(353) Det betragtes som nødvendigt og proportionalt at investere i at forbedre driften og sikre en optimal udnyttelse af den eksisterende infrastruktur, navnlig fordi en del af infrastrukturen er ubrugelig på grund af manglende overholdelse af sikkerhedsstandarderne ([80]), eller fordi investeringen gør det muligt at tilpasse lufthavnen til en forventet stigning i passagertallet ([81]).

(354) Med hensyn til arbejdet med start- og landingsbanen, rullebanen og flystandpladser var lufthavnens strategi at åbne nye ruter og udvikle sin trafik, og den krævede derfor en udvidelse af denne infrastruktur.

(355) Med hensyn til det arbejde, der blev udført på terminalen, var lufthavnsinfrastrukturen ikke i stand til at håndtere til den fortsatte stigning i passagertrafikken, hvilket medførte forsinkelser og trængsel. Udvidelsen af lufthavnen var derfor både nødvendig og proportional for at håndtere tilstrømningen af passagerer.

(356) Investeringstilskuddene udgjorde 2 986 000 EUR ud af en investering på 5 876 000 EUR, dvs. en støtteintensitet på 50,8 %, hvilket er acceptabelt i betragtning af lufthavnskategorien.

(357) Imidlertid viser de tilgængelige oplysninger, at denne støtte kan anses for at være nødvendig og proportional, idet CCI ikke ville have været i stand til at finansiere de pågældende investeringer uden støtten og ikke ville have kunnet bidrage med et meget større beløb end det, der var tilfældet.

(358) Tabel 12 nedenfor viser La Rochelle lufthavns resultat i perioden 2002-2012 og dens selvfinansieringskapacitet, dvs. summen af resultat og ikke-kontante omkostninger (hovedsagelig afskrivninger og hensættelser til forpligtelser og udgifter). Selvfinansieringskapacitet udgør de beløb, der genereres af en virksomheds aktivitet, og som er til rådighed til finansiering af investeringer, virksomhedens driftsmidler, afdrag på lån, opsparing eller udbetaling af udbytte til aktionærerne.

([80]) Kommissionens beslutning af 16. maj 2006 om statsstøtte NN 21/2006, Det Forenede Kongerige — City of Derry Airport (EUT C 272 af 9.11.2006, s. 13), betragtning 57 og 58.

([81]) Kommissionens beslutning af 27. april 2010 om statsstøtte N 41/2010, Letland — Statsstøtte til investeringer i infrastruktur i Riga lufthavn (EUT C 143 af 2.6.2010, s. 22), betragtning 35-37.

Tabel 12

La Rochelle lufthavns resultat og selvfinansieringskapacitet

(1 000 EUR)

År	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Indtægter	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Udgifter	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Resultat	- 175	- 75	19	- 334	- 738	- 559	- 728	- 771	- 197	- 491	- 496
Selvfinansieringskapacitet	5	228	- 84	5	298	- 195	- 259	- 679	46	- 2	- 30

Kilde: De franske myndigheder.

(359) Denne tabel viser, at lufthavnen kørte med underskud mellem 2002 og 2012. Desuden varierede lufthavnens selvfinansieringskapacitet mellem 298 000 EUR og – 679 000 EUR om året i denne periode. I 2004 og 2005, hvor næsten alle investeringstilskuddene blev udbetalt, var lufthavnens selvfinansieringskapacitet kun på henholdsvis – 84 000 EUR og 5 000 EUR, hvilket var meget lavt sammenlignet med investeringsomkostningerne (samlede investeringsomkostninger i 2004 og 2005: 5 830 000 EUR) ([82]). De midler, som lufthavnens aktiviteter selv genererer, er således utilstrækkelige til at kunne bidrage i væsentligt omfang til finansieringen af disse investeringer.

(360) De foreliggende data viser, at nettoresultatet var på 19 000 EUR i 2004 og -334 000 EUR i 2005, hvor næsten alle investeringstilskuddene blev udbetalt. Disse tal skal sammenlignes med lufthavnens resultat efter tilskuddene, dvs. -738 000 EUR i 2006 og -559 000 EUR i 2007. Finansieringen af alle eller endda en betydelig del af de omhandlede investeringer med lufthavnens egne midler ville således have betydet en alvorlig forværring af dens allerede betydelige tab.

(361) I øvrigt er det i betragtning af de vedvarende tab usandsynligt, at CCI ville have været i stand til at finansiere en betydelig del af de omhandlede investeringer ved at øge sin gæld, som var på ca. 226 000 EUR i 2005 og 341 000 EUR i 2006 ([83]).

(362) Investeringstilskuddene var derfor nødvendige for at gennemføre de investeringer, de finansierede. Med andre ord havde de en tilskyndelsesvirkning, idet CCI ikke ville have foretaget disse investeringer uden tilskuddene. Endvidere overholder de proportionalitetsprincippet, for CCI havde ikke kunnet øge sit bidrag væsentligt til finansieringen af disse investeringer.

h) Konklusion om investeringsstøttens forenelighed

(363) Af de grunde, der er forklaret ovenfor i dette afsnit, finder Kommissionen, at investeringstilskuddene for perioden 2001-2005 udgør støtte, der er forenelig med det indre marked på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

(364) Denne konklusion bygger på de kriterier, der er nærmere beskrevet i retningslinjerne fra 2005 om støtte til investeringer i lufthavne. Den foregriber på ingen måde vurderingen af eventuel fremtidig støtte til investering i La Rochelle lufthavn, som Kommissionen måtte skulle foretage på grundlag af retningslinjerne fra 2014.

([82]) Tabel fremsendt af de franske myndigheder den 14. november 2017 som svar på spørgsmål 9.

([83]) Bilag 6 til CCI's supplerende endelige svar af 14. november 2017 (forretningsplan 2001-2014, låntagning og andre finansielle forpligtelser).

7.1.3.2. Driftsstøttens forenelighed

(365) Frankrig foretog som allerede påvist et åbenbart urigtigt skøn ved at påstå, at forvaltningen af La Rochelle lufthavn som helhed var en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Især kan aktiviteten som forvalter af La Rochelle lufthavn, der består i at forvalte kommercielle passagerflyvninger, ikke betragtes som en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Såfremt de forskellige finansielle støtteforanstaltninger, der er genstand for denne undersøgelse, havde til formål at finansiere driften af lufthavnsaktiviteten som helhed, kan de ikke betragtes som finansielle kompensationer for forvaltning af en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

(366) Endvidere gælder det, som forklaret ovenfor, at ingen af de finansielle støtteforanstaltninger, der er omfattet af denne undersøgelse, hidrørte fra en finansiel kompensationsmekanisme, hvis kriterier var fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde og omfattede regler for kontrol og revision af kompensationen samt regler for tilbagebetaling af eventuel overkompensation og midler til at undgå en sådan. Således opfylder de pågældende foranstaltninger ikke de kumulative betingelser i rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ([84]), som finder tidsmæssig anvendelse i det foreliggende tilfælde.

(367) Disse foranstaltninger kan derfor ikke erklæres forenelige med det indre marked efter artikel 106, stk. 2, i TEUF.

(368) Kommissionen vil nu analysere de foranstaltninger, der er omfattet af denne undersøgelse, i lyset af de forskellige kriterier i artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

(369) De omhandlede foranstaltninger vedrører finansiering i forbindelse med driften af lufthavnen: rentefrie tilbagebetalingspligtige forskud, underfakturering af tjenesteydelser leveret af CCI's afdeling for generelle anliggender til La Rochelle lufthavn mellem 2001 og 2005 og tilskud, som CCI modtog fra lokale myndigheder for at bidrage til salgsfremmende foranstaltninger for La Rochelle lufthavn.

(370) Disse foranstaltninger udgør driftsstøtte, for så vidt som de havde til formål at finansiere driften af La Rochelle lufthavn snarere end specifikke investeringer i lufthavnen. Denne driftsstøtte er ydet ulovligt før den 4. april 2014, hvor retningslinjerne fra 2014 trådte i kraft, og hvor Kommissionen erklærede, at den ville anvende principperne i de retningslinjer på alle verserende sager om driftsstøtte til lufthavne, selv om støtten blev ydet før den 4. april 2014 ([85]).

(371) Ifølge retningslinjerne fra 2014 kan driftsstøtte ydet til lufthavne før den 4. april 2014 erklæres for forenelig for hele det beløb, der svarer til driftsomkostningerne, hvis betingelserne i afsnit 5.1.2 er opfyldt ([86]). Betingelserne i afsnit 5.1.2 i retningslinjerne fra 2014 analyseres nedenfor.

– *Støtten fremmer udviklingen af en økonomisk aktivitet*

(372) De tilbagebetalingspligtige forskud og underfaktureringen finansierede La Rochelle lufthavns driftsunderskud og gjorde det således muligt at fortsætte driften. Hvad angår de tilskud fra de lokale myndigheder, der havde til formål at bidrage til foranstaltninger til fremme af La Rochelle lufthavn, var formålet med disse tilskud at finansiere salgsfremmende foranstaltninger, der skulle udvikle lufthavnens aktivitet.

(373) Som allerede forklaret i betragtning 329 og 332 har aktiviteten i La Rochelle lufthavn en positiv indvirkning på den økonomiske udvikling i regionen La Rochelle, navnlig i turistsektoren.

(374) Den lokale økonomiske udvikling er ifølge retningslinjerne fra 2014 anerkendt som et mål af fælles interesse, som kunne begrunde ydelsen af driftsstøtte til en lufthavn før den 4. april 2014, hvis visse betingelser er opfyldt.

(375) Det er ubestrideligt, at La Rochelle lufthavn har ført til en stor tilstrømning af turister til regionen og har haft en positiv indvirkning på den og dens lokale økonomi.

([84]) Meddelelse fra Kommissionen — Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (2011) (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 15).
([85]) Punkt 172 i retningslinjerne fra 2014.
([86]) Punkt 137 i retningslinjerne fra 2014.

(376) Denne positive virkning blev vurderet i et notat fra CCI fra 2008 om en strategi for kontrolleret vækst. I notatet anføres det, at lufthavnens økonomiske bidrag til byområdet svarer til lavprisflypassagerers forbrug i den lokale økonomi under deres ophold (33 mio. EUR i 2007) og antallet af arbejdspladser i lufthavnen (167 i 2008).

(377) Rapporten om udvikling af lufttransport og turisme udarbejdet af ODIT France i 2008 indeholdt en beregning, der gjorde det muligt at anslå La Rochelle lufthavns samlede økonomiske bidrag til den lokale økonomi til 100 mio. EUR i 2008. Derudover var der 167 arbejdspladser i lufthavnen i 2008.

(378) Desuden blev udgifterne pr. passager og de samlede udgifter beregnet i forbindelse med årlige undersøgelser mellem 2006 og 2014, som viste følgende resultater:

Tabel 13

Udgifter pr. passager og samlede udgifter i La Rochelle-regionen

(EUR)

År	Udgifter pr. passager	Samlede udgifter
2006	336	17,8 mio.
2007	471	33 mio.
2008	367	27,4 mio.
2009	Ikke vurderet	Ikke vurderet
2010	532,58	30 mio.
2011	548,97	35 mio.
2012	558,62	37 mio.
2013	482,80	27,4 mio.
2014	578,44	33 mio.

Kilde: De franske myndigheder.

(379) Tabel 13 viser, at lufthavnens økonomiske bidrag til La Rochelle-regionen steg i perioden 2006-2014, idet udgifterne pr. passager steg fra 336 EUR i 2006 til 578,44 EUR i 2014.

(380) Hvis en lufthavn har det samme opland som en anden lufthavn med overskydende kapacitet, gælder det ifølge retningslinjerne fra 2014, at forretningsplanen, som skal være baseret på en velfunderet prognose for passager- og fragttrafik, skal identificere de sandsynlige virkninger på trafikken i andre lufthavne i oplandet ([87]). La Rochelle lufthavn konkurrerer ikke i sit opland med en anden lufthavn med samme forretningsmodel. Lufthavnene i Niort og Rochefort betjener forskellige markedssegmenter, og de er derfor kun mindre gode erstatninger for hinanden (se betragtning 308 og 309). Angoulême lufthavn er ikke beliggende i oplandet til La Rochelle lufthavn. Det kan derfor konkluderes, at den sandsynlige indvirkning af trafikken i La Rochelle på nabolufthavnene er taget i betragtning, og at det blev udelukket, at den havde en betydelig indvirkning.

(381) Kommissionen mener derfor, at driftsstøtten til La Rochelle lufthavn bidrog til målet om økonomisk udvikling og konnektivitet i La Rochelle-regionen.

([87]) Punkt 114 i retningslinjerne fra 2014.

b) Behov for statslig indgriben og støtteforanstaltningens hensigtsmæssighed som politikinstrument

(382) Driftsstøtten var nødvendig for at sikre, at driften af La Rochelle lufthavn var økonomisk rentabel, og at den derfor kunne fortsætte driften. Ud fra et budgetmæssigt synspunkt var den pågældende støtte nødvendig, fordi lufthavnen ikke var økonomisk rentabel og skabte et likviditetsunderskud. I betragtning af dens resultater ville lufthavnen ikke have været i stand til at finansiere mere med egne midler.

(383) Endvidere hedder det i retningslinjerne fra 2014: »Derfor kan små lufthavne under de nuværende markedsbetingelser have problemer med at sikre finansiering af deres drift uden offentlige midler« ([88]). Det præciseres i øvrigt i retningslinjerne, at lufthavne med op til 700 000 passagerer om året måske ikke er i stand til selv at dække deres driftsomkostninger i væsentligt omfang. La Rochelle lufthavn er en af de mindre lufthavne, da dens trafik ikke forventes at overstige 300 000 passagerer før 2020 og ikke oversteg 200 000 passagerer før 2007.

(384) Ifølge retningslinjerne fra 2014 skal det undersøges, om der kunne have været anvendt andre, mindre fordrejende politik- eller støtteinstrumenter ([89]). Som allerede anført havde lufthavnen haft et meget stort driftsunderskud hvert år i perioden 2002-2012 (bortset fra i 2004). For at holde virksomheden i gang og tilføre den den nødvendige likviditet var det derfor vanskeligt i den sammenhæng at forestille sig andre instrumenter end de ikketilbagebetalingspligtige driftstilskud såsom tilskuddene til markedsføringsforanstaltninger og underfaktureringen samt de rentefri tilbagebetalingspligtige forskud uden en præcis forfaldsdato.

(385) Driftsstøtten til La Rochelle lufthavn var således nødvendig og hensigtsmæssig.

c) Støttens virkning som incitament samt proportionalitet

(386) Ifølge retningslinjerne fra 2014 skal det kontrolleres, om den økonomiske aktivitet i lufthavnen ville have været væsentligt lavere uden driftsstøtten, og om støtten i øvrigt var begrænset til det minimum, der er nødvendigt for at frembringe den støttemodtagende aktivitet ([90]).

(387) Da La Rochelle lufthavn ikke var økonomisk rentabel, ville dens aktiviteter være blevet væsentligt reduceret for at sikre, at dens økonomi var i balance, eller endog helt indstillet uden støtteforanstaltningerne til finansiering af driftsomkostningerne. Støtten havde derfor en virkning som incitament, jf. punkt 124 i retningslinjerne fra 2014.

(388) Det fremgår endvidere af tabel 12, at de forskellige driftstilskud var begrænset til de beløb, der var nødvendige for at sikre lufthavnens økonomiske levedygtighed, uden at gå videre end dette. Med undtagelse af 2004, hvor nettoresultatet var positivt (19 000 EUR), var resultatet hele tiden negativt, hvilket tydede på, at driftsstøtten til lufthavnen aldrig oversteg de beløb, der var nødvendige for at opretholde et regnskabsresultat i balance.

(389) Vedrørende de tilbagebetalingspligtige forskud, som blev ydet af CCI's afdeling for generelle anliggender, var de et resultat af CCI's forpligtelse ifølge koncessionskontrakten til at fremvise et budget for lufthavnen i balance. Forskudsbeløbet blev fastsat ved udarbejdelsen af budgettet hvert år for at bringe det i balance. Udarbejdelsen af budgetter for lufthavne, som forvaltes af handels- og industrikamre, er reguleret af strenge procedurer, der skal sikre, at de offentlige bidrag til balancering af budgettet, begrænses til det nødvendige minimum.

(390) Kommissionen finder derfor, at de forskellige driftstilskud, som CCI-lufthavn modtog, var begrænset til et minimum.

d) Vurdering af fordrejningen af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen

(391) Ved vurdering af, om driftsstøtten, som blev ydet før den 4. april 2014, er forenelig med det indre marked tager Kommissionen ifølge retningslinjerne fra 2014 hensyn til fordrejningen af konkurrencevilkårene og påvirkningen af samhandelen ([91]).

([88]) Punkt 117 i retningslinjerne fra 2014.
([89]) Punkt 120 i retningslinjerne fra 2014.
([90]) Punkt 124 og 125 i retningslinjerne fra 2014.
([91]) Punkt 131 og 137 i retningslinjerne fra 2014.

(392) Støtte til en lufthavn i Unionen kan potentielt have en negativ virkning på alle de øvrige lufthavne i Unionen. Alle Unionens lufthavne er nemlig i konkurrence med hinanden om at tiltrække luftfartsselskaber inden for rammerne af det indre marked for lufttransport. Når det drejer sig om driftsstøtte, der har til formål at sikre, at lufthavnen kan forblive økonomisk levedygtig, afhænger styrken af denne generelle virkning på de øvrige lufthavne af den støttede lufthavns aktivitetsomfang, som navnlig kan udtrykkes i antal passagerer, forbindelser og afgange.

(393) Det skal i den forbindelse bemærkes, at La Rochelle lufthavn i den undersøgte periode (2001-2012) er forblevet en lufthavn af beskeden størrelse. La Rochelle lufthavn er en af de mindre lufthavne, da dens trafik ikke forventes at overstige 300 000 passagerer før 2020 og ikke oversteg 200 000 passagerer om året før 2007. La Rochelle lufthavns aktivitetsniveau er dermed forblevet beskedent. Den generelle virkning af støtten til denne lufthavn på alle de øvrige lufthavne har derfor været relativt begrænset.

(394) Imidlertid påvirker driftsstøtte til en given lufthavn en anden lufthavn langt stærkere, jo tættere de to lufthavne ligger på hinanden. Navnlig er konkurrencen mellem dem om at tiltrække luftfartsselskaber, som ønsker at betjene deres område, særdeles intens, når en af dem ligger i den andens opland. Når der findes ruter fra hver af de to lufthavne til den samme destination, vil de to lufthavne desuden konkurrere om at tiltrække passagerer, som ønsker at rejse til den pågældende destination, og som her har valget mellem de to lufthavne.

(395) Angoulême lufthavn er ikke beliggende i samme opland som La Rochelle lufthavn (se betragtning 305-307).

(396) For så vidt angår lufthavnene i Niort og Rochefort finder Kommissionen af de samme grunde som dem, der er anført i betragtning 308 og 309, at de pågældende tilskud til La Rochelle lufthavn ikke kan fordreje konkurrencen med Niort og Rochefort lufthavn.

(397) Således har den omhandlede driftsstøtte haft en begrænset virkning på La Rochelle lufthavns nabolufthavne.

(398) Under hensyntagen til disse positive og negative forhold, som den pågældende støtte overordnet set har fremkaldt, vurderer Kommissionen, at støtten ikke har påvirket samhandelen på en sådan måde, at det er til skade for den fælles interesse.

(399) På baggrund af ovenstående elementer vedrørende den omhandlede støttes virkning på konkurrencen og samhandelen og i betragtning af støttens vigtige bidrag til det økonomiske område, La Rochelle lufthavn er beliggende i, bl.a. på grund af dens positive indvirkning på den lokale turisme og erhvervslivet i regionen, mener Kommissionen ikke, at den pågældende støtte har påvirket konkurrencen og samhandelen på en sådan måde, at det er til skade for den fælles interesse.

e) Konklusion om driftsstøttens forenelighed

(400) På baggrund af ovenstående udgør de tilbagebetalingspligtige forskud, engangstilskuddene til driften, underfaktureringen af de tjenesteydelser, som CCI's afdeling for generelle anliggender leverede til La Rochelle lufthavn mellem 2001 og 2005, og støtten til salgsfremmende foranstaltninger støtte, der er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

(401) Denne konklusion bygger på de specifikke kriterier i retningslinjerne fra 2014 til vurdering af, om driftsstøtte ydet til lufthavne før den 4. april 2014 er forenelig med det indre marked. Den foregriber på ingen måde vurderingen af eventuel fremtidig støtte til La Rochelle lufthavn, som Kommissionen måtte skulle foretage på grundlag af retningslinjerne fra 2014 for støtte ydet efter den 4. april 2014.

7.2. **Foranstaltninger til fordel for luftfartsselskaberne**

7.2.1. *Forekomst af statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF*

(402) I artikel 107, stk. 1, i TEUF hedder det, at statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, er uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(403) Følgende kumulative betingelser skal således være opfyldt, for at en foranstaltning kan kvalificeres som statsstøtte:

— Støttemodtageren er en virksomhed efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, hvilket forudsætter, at den udøver en økonomisk aktivitet.

— Den omhandlede foranstaltning er iværksat med statsmidler og kan tilregnes staten.

— Støtten giver støttemodtageren en selektiv fordel.

— Den omhandlede foranstaltning fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.2.1.1. Virksomhedsbegrebet

(404) For at finde ud af, om de undersøgte foranstaltninger udgør statsstøtte, skal det slås fast, om modtagerne, Ryanair/AMS og Jet2, er virksomheder i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF. Det kan ikke bestrides, at de to selskaber er enheder, som leverer tjenesteydelser inden for luftfart og markedsføring. De udøver således økonomiske aktiviteter.

7.2.1.2. Statsmidler og tilregnelse til staten

(405) De forskellige aftaler, der er omfattet af den formelle undersøgelsesprocedure, blev indgået mellem luftfartsselskaberne på den ene side og CCI på den anden.

(406) Kommissionen påpeger for det første, at det med henblik på en konkret vurdering af, om de pågældende foranstaltninger kan tilregnes staten (dvs. de offentlige betalinger, der er ydet i henhold til disse aftaler), er irrelevant at sondre mellem CCI som helhed, CCI's afdeling for generelle anliggender og CCI-lufthavn. CCI-lufthavn er nemlig ikke en juridisk person, som er adskilt fra CCI, og de forskellige aftaler blev indgået af formanden for CCI eller under dennes kontrol. CCI-lufthavn er ikke en adskilt enhed med selvstændige beslutningsbeføjelser til andet end det, som vedrører den daglige forvaltning af lufthavnen. Heraf følger, at CCI-lufthavn og CCI's adfærd som helhed i deres forhold til luftfartsselskaberne og disses datterselskaber bør vurderes samlet med henblik på anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip. Kommissionen gør opmærksom på, at denne fremgangsmåde allerede er blevet fulgt i dens beslutningspraksis ([92]).

(407) Som allerede konstateret i afsnit 7.1.1.2 er CCI en offentlig myndighed, hvis ressourcer således alle skal betragtes som statsmidler, og hvis beslutninger alle kan tilregnes staten efter retspraksis om statsstøtte.

(408) CCI og Ryanair anfører i deres bemærkninger, at de aftaler, som CCI indgik med luftfartsselskaberne, ikke kan tilregnes staten.

(409) Ryanair og CCI har for det første bestridt, at de forskellige omhandlede foranstaltninger kan tilregnes staten, idet de har gjort gældende, at staten ikke har nogen indflydelse på handels- og industrikamrenes beslutninger og blot udøver en tilsynsfunktion. Ryanair og CCI baserer hovedsagelig deres argument på, at der ikke er nogen funktionel integration af handels- og industrikamrene i de statslige strukturer, eftersom alle medlemmer af handels- og industrikamrenes styrende organer er erhvervsdrivende eller direktører for kommercielle selskaber, uden at nogen stilling er forbeholdt en repræsentant for staten. Ryanair har også henvist til en udtalelse fra Conseil d'Etat, der viser, at handels- og industrikamrene er uafhængige af staten. Ifølge denne udtalelse indebærer det forhold, at handels- og industrikamrene »er tilknyttet staten, idet enhver offentlig virksomhed teknisk set skal være knyttet til en juridisk person, ikke i sig selv, at de pågældende er underordnet staten«.

(410) I modsætning til det Ryanair og CCI hævder i deres bemærkninger, er det ikke vigtigt i denne forbindelse, at handels- og industrikamrene forvaltes af personer, der er valgt af erhvervsdrivende, uden at nogen stilling er forbeholdt en repræsentant for staten. Handels- og industrikamrene afspejler på det plan de lokale og regionale forvaltningsmyndigheder, som forvaltes af lokale folkevalgte, som (i egentlig forstand) er uafhængige af staten, og ikke af embedsmænd, som er udpeget af de øvrige offentlige myndigheder. I øvrigt består de nationale parlamenter også af valgte repræsentanter og repræsenterer en af de væsentlige offentlige myndigheder i en demokratisk stat.

([92]) Kommissionens afgørelse om Nîmes lufthavn, nævnt i fodnote 12, betragtning 306.

(411) Endvidere er den grad af kontrol, staten (i egentlig forstand) udøver over handels- og industrikamrenes aktiviteter, lige så irrelevant, eftersom disse organer selv er offentlige myndigheder. Handels- og industrikamrenes situation adskiller sig fra situationen for offentlige virksomheder, hvor Domstolen præciserede kriterierne for tilregnelse til staten i Stardust Marine-dommen ([93]). I tilfælde af en foranstaltning truffet af en offentlig virksomhed, hvis primære formål består i at udøve en økonomisk aktivitet, skal det da også fastslås, om de offentlige myndigheder, som kontrollerer denne virksomhed gennem f.eks. en kapitalandel, som de ejer i virksomheden, er impliceret i vedtagelsen af den pågældende foranstaltning. Et handels- og industrikammers situation er anderledes, eftersom det selv er en del af den offentlige forvaltning eller »et bindeled til staten« og dermed en offentlig myndighed stiftet ved lov med henblik på at tilgodese almene interesser. For at fastslå, om en beslutning truffet af et handels- og industrikammer kan tilregnes staten (i bredere forstand ifølge retspraksis om statsstøtte), er det således ikke nødvendigt at fastslå, om en anden offentlig myndighed (f.eks. staten i snæver forstand eller kommunen eller andre lokale forvaltningsmyndigheder) har været impliceret i den pågældende beslutning. I virkeligheden opfylder en sådan beslutning nødvendigvis kriteriet om tilregnelse til staten.

(412) Denne tilgang er tidligere blevet fulgt af Kommissionen i dens beslutningspraksis og er blevet bekræftet i retspraksis. Således erklærede Kommissionen vedrørende handels- og industrikammeret i Var: »at det i kraft af sin status af offentlig virksomhed efter fransk ret udøver sin aktivitet på et defineret geografisk område, ledes af valgte medlemmer og råder over økonomiske midler, som opkræves hos de virksomheder, der er registreret i selskabsregistret, og således hører under kategorien »offentlige myndigheder« efter Kommissionens direktiv 2000/52/EF. Derfor er det ikke nødvendigt at fastslå tilregnelsen til staten af foranstaltninger ifølge Stardust Marine-retspraksis« ([94]). Retten har navnlig tilsluttet sig denne tilgang i nylige domme vedrørende støtte ydet til luftfartsselskaber af Nîmes CCI og Pau CCI og udtalt, at det var med rette, at Kommissionen på grundlag af alle de faktiske omstændigheder fandt, at CCI'er som CCIPB skulle betragtes som offentlige myndigheder, hvis beslutninger som centraladministrationen eller de lokale myndigheder nødvendigvis kunne tilregnes staten ([95]). Denne analyse gælder ligeledes for CCI i denne sag.

(413) CCI er ligeledes af den opfattelse, at den aktivitet, der udøves i den foreliggende sag, nemlig driften af La Rochelle lufthavn, er en økonomisk aktivitet, der udøves under normale konkurrencevilkår med private operatører. Dette argument er imidlertid overflødigt, da der ikke er noget til hinder for, at økonomisk virksomhed udøves af et statsligt organ ([96]), såsom et handels- og industrikammer ([97]). Som det fremgår af afsnit 7.1.1.2, er handels- og industrikamrenes eksistensberettigelse og primære formål i øvrigt de almennyttige opgaver, som de er tillagt ved lov. Handels- og industrikamrenes industri- og handelsrelaterede aktiviteter supplerer varetagelsen af de almennyttige opgaver og har til formål at understøtte gennemførelsen af disse.

(414) Af alle de ovennævnte grunde er CCI's og Ryanairs argumenter irrelevante, og de forskellige aftaler, som CCI har indgået, og som er genstand for denne undersøgelse, må anses for at kunne tilregnes staten og indebære anvendelse af statsmidler.

(415) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen derfor, at indgåelsen af disse aftaler indebærer anvendelse af statsmidler som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, og at beslutningerne om at indgå disse aftaler kan tilregnes staten.

7.2.1.3. Selektiv fordel for Buzz og easyJet

(416) For så vidt angår Buzz har Frankrig som anført i punkt 3.2.2.3, præciseret, at der ikke blev foretaget nogen markedsføringsbetalinger til Buzz, da de salgsfremmende foranstaltninger og kommunikationsudgifterne vedrørende Buzz, som der henvises til i CRC-rapporten, faktisk vedrører kommunikationsaktiviteter, der gennemføres inden for rammerne af en aftale indgået med Maison de la France og ikke med Buzz. Desuden var disse salgsfremmende foranstaltninger ikke knyttet til Buzz. Den formelle undersøgelsesprocedure fjernede således Kommissionens tvivl om, hvorvidt der forelå en potentiel støtte til Buzz.

([93]) Dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, præmis 52.
([94]) Se Kommissionens beslutning af 22. juni 2006 i statsstøttesag N 563/2005 — Frankrig — Støtte til Ryanair til lufttrafikken mellem Toulon og London (EUT C 204 af 26.8.2006, s. 4), betragtning 16.
([95]) Se dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-53/16, nævnt i fodnote 53 ovenfor, præmis 85-89. Se dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-165/15, nævnt i fodnote 53 ovenfor, præmis 101.
([96]) Domstolens dom af 23. april 1991, Höfner og Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, præmis 21.
([97]) Se dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-53/16, nævnt i fodnote 53 ovenfor, præmis 90 og 91.

(417) For så vidt angår easyJet har Frankrig som anført i afsnit 3.2.2.4, påpeget, at easyJet i modsætning til oplysningerne i CRC-rapporten ikke modtog nogen finansiering af markedsførings- eller reklametjenester. Den formelle undersøgelsesprocedure fjernede således Kommissionens tvivl om, hvorvidt der forelå en potentiel støtte til easyJet.

7.2.1.4. Selektiv fordel for Flybe og Aer Arann som følge af de aftaler, der blev indgået med CCI i den undersøgte periode

(418) De aftaler, der blev indgået med luftfartsselskaberne Flybe og Aer Arann, gav anledning til betydelige rabatter på afgifter, hvilket udgør en fordel for disse luftfartsselskaber.

(419) Aftalerne blev indgået inden for rammerne af de betingelser, der var fastsat i CCI's beslutning om afgifter af 27. marts 2008, som fastsatte en ordning med gradvist faldende rabatter på lufthavnsafgifter, der var begrænset til tre år for åbning af nye ruter eller fortsat drift af eksisterende ruter i vintersæsonen.

(420) Det fremgår, at denne rabatordning fandt anvendelse på ethvert luftfartsselskab, der fløj eller ønskede at flyve fra La Rochelle lufthavn, og som opfyldt betingelserne i beslutningen om afgifter af 27. marts 2008. Ethvert luftfartsselskab kunne drage fordel af disse rabatter for åbning af nye ruter eller fortsat drift af eksisterende ruter i vintersæsonen. Desuden er der intet, der tyder på, at disse betingelser har begrænset fordelen ved rabatterne til bestemte luftfartsselskaber.

(421) Da rabatordningen blev udformet og anvendt uden forskelsbehandling, er den fordel, som Flybe og Aer Arann har fået, således ikke selektiv ([98]). Den rabatordning, der blev anvendt på Flybe og Aer Arann, udgør derfor ikke støtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, da betingelsen om selektivitet ikke er opfyldt.

7.2.1.5. Tilstedeværelsen af en fordel for Ryanair/AMS og Jet2 i de aftaler, der blev indgået med CCI i den undersøgte periode

(422) Med hensyn til Ryanairs fritagelse for afgifter for belysning af start- og landingsbaner fremgik det klart af den formelle undersøgelsesprocedure, at fritagelsen skyldtes, at Ryanair kun havde flyvninger i løbet af dagen og derfor ikke krævede brug af belysning. Denne fritagelse indebærer således ikke nogen økonomisk fordel for Ryanair.

(423) Med hensyn til de groundhandlingydelser, der var fastsat i de successive aftaler indgået med Ryanair, navnlig aftale 1, fjernede den formelle undersøgelsesprocedure Kommissionens tvivl om, hvorvidt disse ydelser faktisk forelå. Som anført i betragtning 72 handlede CCI kun som mellemled mellem Ryanair og Atlantica (groundhandlingselskabet), og aftale 1 angav blot den af Atlantica fastsatte pris. De groundhandlingydelser, der blev fastsat i de successive aftaler, der er indgået med Ryanair, indebærer således ikke nogen økonomisk fordel for Ryanair.

(424) Med hensyn til de øvrige foranstaltninger bør Kommissionen for at afgøre, om de indgåede aftaler giver de berørte luftfartsselskaber en fordel, i princippet undersøge, om en lufthavnsforvalter, der opererer på normale markedsøkonomiske vilkår, under lignende omstændigheder ville have indgået kommercielle aftaler, der svarer til eller er identiske med dem, der er indgået af CCI.

(425) Med henblik på vurderingen af de pågældende aftaler skal det bemærkes, at både eksistensen og størrelsen af støtten i disse aftaler skal vurderes på grundlag af situationen på det tidspunkt, hvor de blev undertegnet ([99]). For at afgøre, om lufthavnsforvalteren handlede som en fornuftig markedsøkonomisk investor, som lader sig lede af rentabilitetsudsigter ([100]), skulle de indgåede aftaler vurderes for hver af de pågældende perioder, dvs. på tidspunktet for deres indgåelse.

([98]) Se bl.a. Domstolens dom af 21. december 2016, Kommissionen mod Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, præmis 40-67.

([99]) Se dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-165/15, nævnt i fodnote 94 ovenfor, præmis 71 og 72.

([100]) Jf. Alfa Romeo-dommen, nævnt i fodnote 30, præmis 20, og dommen i sagen Alitalia mod Kommissionen, nævnt i fodnote 30, præmis 84.

(426) Efter at have undersøgt forskellige metodologiske overvejelser vedrørende den metode, der anvendes i forbindelse med det markedsøkonomiske investorprincip på den ene side, og den metode, der anvendes til at rekonstruere forretningsplanerne på den anden side, vil Kommissionen analysere de forskellige omhandlede foranstaltninger.

a) Metodologiske overvejelser vedrørende den metode, der anvendes i forbindelse med det markedsøkonomiske investorprincip

(427) Følgende metodologiske spørgsmål bør undersøges med henblik på at fastlægge den metode, der anvendes i forbindelse med det markedsøkonomiske investorprincip:

— 1) Skal markedsføringsaftalerne og aftalerne om lufthavnstjenester analyseres samlet eller hver for sig?

— 2) Hvor egnet med henblik på anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip er en komparativ analyse af vilkårene i aftalerne om lufthavnstjenester i forbindelse med den formelle undersøgelsesprocedure i forhold til de lufthavnsafgifter, der opkræves i andre lufthavne, for så vidt angår analysen af den gradvist stigende rentabilitet?

— 3) Hvilke fordele ville en hypotetisk markedsøkonomisk aktør forvente sig af markedsføringsaftalerne?

— 4) Hvilken tidsramme ville en markedsøkonomisk aktør have valgt til at vurdere fordelene ved at indgå en aftale om lufthavnstjenester og/eller en markedsføringsaftale?

1) Samlet analyse af aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne

(428) Med henblik på anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip skal Kommissionen afgøre, om de aftaler om lufthavnstjenester og markedsføringsaftaler, som CCI har indgået med Ryanair og AMS, jf. tabel 9, skal vurderes samlet ([101]).

(429) Frankrig erklærede sig enig ([102]) i den tilgang, der blev valgt i åbningsafgørelsen, og som bestod i en samlet vurdering af aftalerne om lufthavnstjenester og de markedsføringsaftaler, som var indgået samtidig.

(430) Ryanair anfægter imidlertid denne tilgang, da selskabet mener, at de markedsføringsaftaler, der er indgået med AMS, bør analyseres særskilt fra de aftaler om lufthavnstjenester, der er indgået med Ryanair. AMS mener også, at de aftaler, som selskabet har indgået med CCI, har en særskilt forretningsmæssig interesse i forhold til aftalerne om lufthavnstjenester.

(431) Det skal derfor undersøges, om markedsføringsaftalerne, således som Ryanair har anført, har en anden interesse end aftalerne om lufthavnstjenester. For at besvare dette spørgsmål skal følgende spørgsmål besvares:

— Skal Ryanair og dets datterselskab AMS vurderes hver for sig eller samlet med henblik på at fastslå, om der foreligger en økonomisk fordel?

— Hvilken opgave udførte CCI i forbindelse med købet af markedsføringstjenesterne?

— Er der en indbyrdes afhængighed mellem aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne?

Samlet eller særskilt analyse af Ryanair og AMS med henblik på at fastslå, om der foreligger en økonomisk fordel

(432) For så vidt angår de aftaler, der er indgået mellem CCI på den ene side og Ryanair og AMS på den anden side, skal Kommissionen først afgøre, om Ryanair og dets datterselskab AMS med henblik på at fastslå, om der foreligger en økonomisk fordel, som de kunne have nydt godt af, skal vurderes hver for sig eller samlet på tidspunktet for indgåelsen af aftalerne.

([101]) Det bør præciseres, at spørgsmålet om den samlede vurdering af aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne ikke finder anvendelse på Jet2. CCI-lufthavn indgik en eneaftale med Jet2 med bestemmelser vedrørende lufthavnstjenester og betaling af et markedsføringsbidrag.

([102]) Brev fra Frankrig af 13. april 2012, punkt 253.

(433) Kommissionen bemærker for det første, at AMS på tidspunktet for indgåelsen af aftalerne var et 100 % ejet datterselskab af Ryanair, hvis ledelse var Ryanairs øverste ledelse ([103]), og at selskabet blev oprettet udelukkende med det formål at levere markedsføringstjenester på Ryanairs websted og ikke udførte andre aktiviteter. AMS handlede i Ryanairs interesser og under dets kontrol, og den fortjeneste, AMS genererede, gik til Ryanair i form af afkast eller forøgelse af selskabets værdi. I overensstemmelse hermed kan det forventes, at Ryanair har en afgørende indflydelse på AMS' adfærd.

(434) Endvidere gælder det, at selv om markedsføringstjenesterne første gang blev købt i henhold til to aftaler med Ryanair den 1. december 2003 og den 1. januar 2004, var det efterfølgende fra AMS, at CCI købte markedsføringstjenester i henhold til aftaler indgået fra den 1. april 2006. Den omstændighed, at AMS erstattede Ryanair som leverandør af markedsføringstjenester til CCI, viser også, at Ryanair og dets datterselskab AMS er forbundet med hensyn til de forskellige aftaler, der er indgået med CCI.

(435) Kommissionen bemærker endvidere, at de markedsføringsaftaler, der er indgået med AMS, alle præciserer i deres formål, at de kun er knyttet til Ryanairs forpligtelse til at udføre flyvninger fra La Rochelle lufthavn.

(436) Den omstændighed, at AMS udøver en anden aktivitet end den, som Ryanair udøver, kan således ikke sløre disse to aktiviteter vidtgående komplementaritet: drift af og reklame for luftfartsselskaber.

(437) Kommissionen gør endelig opmærksom på, at denne fremgangsmåde allerede er blevet fulgt i dens nylige beslutningspraksis ([104]) og støttes i retspraksis ([105]).

(438) Af alle disse grunde mener Kommissionen derfor, at foranstaltninger til fordel for Ryanair og AMS vurderes under ét med henblik på at fastslå forekomsten af en økonomisk fordel, idet Ryanair og AMS kun udgør én støttemodtager af de omhandlede foranstaltninger ([106]).

Den opgave, CCI udførte i forbindelse med købet af markedsføringstjenesterne

(439) I først omgang kunne man vælge den tilgang, at CCI har indgået markedsføringsaftalerne i egenskab af lufthavnsforvalter ([107]) og derfor bør sammenlignes med en hypotetisk lufthavnsforvalter, som i sine handlinger lader sig lede af rentabilitetsudsigter.

(440) En anden tilgang kunne være, at CCI handlede som en enhed, der havde fået overdraget varetagelsen af en almennyttig opgave, nemlig den økonomiske udvikling af La Rochelle og omegn, og at det uafhængigt af sin egenskab af lufthavnsforvalter af La Rochelle lufthavn købte disse markedsføringstjenester for at udføre denne almennyttige opgave. Denne anden tilgang er baseret på, at CCI ved lov har fået overdraget en sådan økonomisk udviklingsopgave.

([103]) Jf. rapporten fra det regionale revisionskammer i Aquitaine om handels- og industrikammeret i Pau-Béarn, der blev offentliggjort den 19. oktober 2006, og hvori det navnlig konkluderes, at AMS blot er en udløber af Ryanair, der ledes af to ledende medarbejdere i Ryanair. Rapporten findes på www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

([104]) Se i den forbindelse Kommissionens afgørelse om Pau lufthavn, jf. fodnote 12, navnlig betragtning 290. Kommissionens afgørelse (EU) 2017/1861 af 29. juli 2016 om Italiens statsstøtte SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Italien — Kompensation til lufthavne på Sardinien for forpligtelser til offentlig tjeneste (EUT L 268 af 18.10.2017, s. 1), navnlig betragtning 353.

([105]) Se dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-165/15, nævnt i fodnote 53 ovenfor, præmis 184, dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-53/16, nævnt i fodnote 53 ovenfor, præmis 207-212.

([106]) Kommissionen vil derfor nogle gange henvise til »Ryanair/AMS« i resten af vurderingen som støttemodtageren af de omhandlede foranstaltninger.

([107]) Uanset de eventuelle målsætninger ifølge en offentlig politik for lokal økonomisk udvikling, som forvalterne måtte have forsøgt at opfylde ved at indgå de pågældende aftaler.

(441) I henhold til denne alternative tilgang skal det kontrolleres, at de pågældende tjenesteydelser opfylder et »faktisk behov« hos den offentlige indkøber (f.eks. fordi de kan være forbundet med en indsats for at maksimere den økonomiske virkning af støtten til regionaludvikling), og at de er erhvervet til en pris, der er lavere end eller lig med en »markedspris« ([108]), uanset om markedsprisen er fastsat efter et udbud eller ved hjælp af en alternativ metode.

(442) Kommissionen bemærker, at hverken Frankrig ([109]) eller CCI ([110]) i deres bemærkninger udtrykkeligt anførte, at de handlede af hensyn til offentlig politik, da de indgik markedsføringsaftalerne.

(443) Det er korrekt, at Frankrig, i betragtning 210, gjorde gældende, at foranstaltningerne ville sikre, at lufthavnens aktiviteter fik en positiv indvirkning på den regionale udvikling, og mener derfor, at det er naturligt, at de lokale og regionale myndigheder, som bestræber sig på at udvikle økonomien og turismen i deres område, benytter tjenester, der gør det muligt for dem at fremme turismen og tiltrække besøgende. Kommissionen bemærker imidlertid, at CCI ikke er enig i denne påstand (se betragtning 445), og at den opvejes af bemærkningerne efter åbningen af den formelle undersøgelsesprocedure, som beskrevet i betragtning 212, hvori Frankrig anfører, at »for så vidt angår de faktorer, der førte CCI til at indgå de undersøgte aftaler, var muligheden for at reklamere for La Rochelle lufthavn og regionen samt alle destinationer, der betjenes af lufthavnen, på et websted med så mange besøgende som Ryanairs, en mulighed for at tiltrække yderligere kunder, som CCI, der ønskede at øge lufthavnens trafik og dermed indtægter, naturligvis greb«. Frankrig tilføjer, at »med hensyn til La Rochelle lufthavn har dets markedsføringsstrategi båret frugt, da den har medført en kraftig stigning i antallet af passagerer i løbet af perioden, hvilket har ført til en støt stigning i lufthavnsafgifterne og i ikkeluftfartsrelaterede indtægter [...]«.

(444) Kommissionen bemærker endvidere, at Frankrig i den foreliggende sag — ud over de generelle betragtninger vedrørende regionens udvikling, der er nævnt i den foregående betragtning — ikke præcist har påvist, hvordan den tilpassede finansieringen af luftfartsselskaberne med henblik på at forfølge dette mål af almen interesse, som i øvrigt hverken er præcist defineret eller ledsaget af målbare kriterier. Kommissionen bemærker således, at Frankrig ikke har fremlagt nogen kvantificeret forudgående økonomisk analyse, der kan anvendes til at fastslå de økonomiske virkninger af finansieringsforanstaltningerne med henblik på at nå målet om regional udvikling af almen interesse.

(445) CCI har derimod fremlagt oplysninger, der understøtter den første tilgang. I sine bemærkninger af 4. juni 2012 anførte CCI, at »udsigten til fortjeneste var det, der fik CCI til at indgå [markedsføringsaftalerne]«. CCI anførte endvidere, at »de betragtninger, der førte CCI til at indgå de omhandlede aftaler, var af rent kommerciel karakter, og den kommercielle fordel, som disse aftaler ville medføre for lufthavnen, var blevet behørigt vurderet. Muligheden for at reklamere for La Rochelle lufthavn og regionen samt alle destinationer, der betjenes af lufthavnen, på et websted med så mange besøgende som Ryanairs, var en mulighed for at tiltrække yderligere kunder fra udlandet, som CCI, der ønskede at øge lufthavnens trafik og dermed indtægter, naturligvis greb«. I samme bemærkninger konkluderede CCI, at »ud over at forbedre lufthavnens image og tiltrækningskraften i den region, den betjener, bidrog de markedsføringsaftaler, som La Rochelle lufthavn indgik med AMS, også til den samlede rentabilitet i forholdet til Ryanair [...], eftersom den pågældende reklame skabte yderligere luftfartsrelaterede og ikke-luftfartsrelaterede indtægter fra udenlandske passagerer, som Ryanair havde bragt til lufthavnen, og tiltrak til denne destination gennem denne målrettet og effektiv reklame«. Disse forhold tyder på, at CCI's adfærd bør vurderes på samme måde som en lufthavnsforvalters adfærd ([111]).

(446) Kommissionen mener, at den første af de to ovennævnte tilgange bør anvendes. Det er almindelig praksis, at en lufthavnsforvalter inden for rammerne af sin økonomiske aktivitet indgår aftaler med luftfartsselskaber, der fastsætter forskellige afgifter, og i visse tilfælde yder betydelige incitamenter og markedsføringsstøtte til disse luftfartsselskaber ([112]). I denne forbindelse mener Kommissionen, at indgåelsen af markedsføringsaftaler i princippet henhører under en lufthavnsforvalters økonomiske aktivitet ([113]).

([108]) Se f.eks. Rettens dom af 28. januar 1999, BAI mod Kommissionen, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, præmis 75 og 76, og Rettens dom af 5. august 2003, P & O European Ferries (Vizcaya) SA og Diputación Foral de Vizcaya mod Kommissionen, T-116/01 og T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, præmis 117.

([109]) Se betragtning 205-214.

([110]) Se betragtning 171-177.

([111]) Den markedspris, som Frankrig eller CCI skulle have betalt for at udvikle den regionale økonomi gennem støtte til luftfartsselskaber, skal derfor ikke fastslås her, da sidstnævnte ikke er den, der anvendes af Frankrig eller CCI.

([112]) Punkt 7 i retningslinjerne fra 2014.

([113]) Det skal ligeledes bemærkes, at afsnit 3.5 i retningslinjerne fra 2014 bestemmer, at der ved anvendelsen af det markedsøkonomiske princip skal tages hensyn til incitamenter og markedsføringsstøtte i forbindelse med vurderingen.

(447) Med henblik på at fastslå, om der foreligger en fordel for luftfartsselskaberne, bør den første tilgang, der er nævnt i betragtning 439, derfor anvendes. Denne består i at sammenligne CCI's adfærd med adfærden hos en hypotetisk markedsøkonomisk aktør, der lader sig lede af rentabilitetsudsigter og driver La Rochelle lufthavn i stedet for CCI. Kommissionen påpeger, at denne fremgangsmåde var den, der allerede blev anvendt i retningslinjerne fra 2014 ([114]), og i dens seneste beslutningspraksis ([115]), som er blevet bekræftet i retspraksis ([116]).

(448) Denne konklusion, der blev draget for aftalerne med Ryanair og AMS, gælder også for aftalen med Jet2 af de samme grunde.

Markedsføringsaftalernes og aftalerne om lufthavnstjenesters indbyrdes afhængighed

(449) Kommissionen har kortlagt to scenarier. I det første scenarie indgås en eller flere markedsføringsaftaler samtidig med en aftale om lufthavnstjenester og udgør en enkelt transaktion. I dette tilfælde foretages vurderingen af det markedsøkonomiske investorprincip af alle de aftaler, der udgør transaktionen. I det andet scenarie indgås markedsføringsaftalen eller -aftalerne ikke samtidig med en aftale om lufthavnstjenester. I dette tilfælde vil vurderingen af transaktionen udelukkende fokusere på markedsføringsaftalerne. Vurderingen af det markedsøkonomiske investorprincip vil imidlertid tage hensyn til den aftale om lufthavnstjenester, der var gældende på det tidspunkt, hvor markedsføringsaftalerne blev indgået, med henblik på at vurdere CCI's indtægter.

(450) Kommissionen mener derfor, at hver af de markedsføringsaftaler, der henvises til i tabel 9, bør vurderes for at fastslå, om de eventuelt er indbyrdes afhængige i forhold til en eller flere andre aftaler om lufthavnstjenester eller eventuelt andre markedsføringsaftaler. Med henblik på at vurdere denne indbyrdes afhængighed finder Kommissionen det nødvendigt at fremsætte følgende bemærkninger.

(451) For det første er den omstændighed, at visse markedsføringsaftaler blev indgået af CCI med AMS og ikke Ryanair, ikke til hinder for, at markedsføringsaftalerne vurderes sammen med aftalerne om lufthavnstjenester. Begge typer aftaler blev indgået af de samme parter, eftersom Ryanair og AMS, som fastslået i betragtning 432-438, må anses for at udgøre en enkelt økonomisk enhed.

(452) Andre faktorer, der er beskrevet nedenfor, peger i retning af meget tætte forbindelser mellem visse markedsføringsaftaler og aftaler om lufthavnstjenester, der indgås samtidig.

(453) For det første bemærker Kommissionen, at den proces, hvorved markedsføringsaftalerne blev indgået med AMS eller Ryanair, er tæt forbundet med indgåelsen af aftaler om lufthavnstjenester med Ryanair.

(454) Som vist i tabel 9, blev de fleste markedsføringsaftaler indgået næsten samtidig med en aftale om lufthavnstjenester. For eksempel blev de markedsføringsaftaler, der blev indgået med Ryanair den 1. december 2003 og den 1. januar 2004, indgået på stort set samme tidspunkt som aftalen om lufthavnstjenester af 10. december 2003. De markedsføringsaftaler, der blev indgået med AMS den 1. maj 2006, blev ligeledes indgået blot en måned efter aftalen om lufthavnstjenester af 1. april 2006 og trådte i kraft den 1. maj 2006 med samme løbetid på tre år.

(455) Desuden gennemførte CCI ikke en udbudsprocedure og overvejede ikke nogen andre leverandører end AMS eller Ryanair, hvilket styrker den indbyrdes afhængighed mellem de processer, hvorved begge typer aftaler blev indgået.

(456) For det andet bekræfter undersøgelsen af aftalernes indhold, at der er en tæt indbyrdes afhængighed mellem markedsføringsaftalerne og de forbindelser, som Ryanair drev med udgangspunkt i La Rochelle lufthavn.

(457) For det første fokuserer AMS' tjenester, selv om de har til formål at promovere La Rochelle og dennes region, udelukkende på Ryanairs ruter og ingen andre luftfartsselskaber.

([114]) Punkt 53 i retningslinjerne fra 2014.
([115]) Se f.eks. Kommissionens afgørelse (EU) 2015/1227, betragtning 314-330.
([116]) Se dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-165/15, nævnt i fodnote 53 ovenfor, præmis 329-334.

(458) Dernæst viser vurderingen af de markedsføringstjenester, som AMS skulle udføre, ligeledes, at disse tjenester efter aftale udelukkende er på Ryanairs websted, der betegnes som »det vigtigste markedsføringsredskab« i flere markedsføringsaftaler ([117]), og navnlig på de udgaver af webstedet, der er tilgængelige fra de lande, hvorfra Ryanair har en rute til La Rochelle. I henhold til de forskellige markedsføringsaftaler omfatter de markedsføringstjenester, som AMS skal udføre, følgende: i) links på La Rochelles destinationsside på Ryanairs websted, ii) links til det websted, der er udpeget af CCI på den britiske, belgiske, nederlandske, portugisiske, irske og norske velkomstside på Ryanairs websted (svarende til afgangsstederne for Ryanairs ruter til La Rochelle lufthavn), iii) afsnit i sektionen »5 things to do« på La Rochelles destinationsside på Ryanairs websted, iv) udsendelse af e-mails med reklame for La Rochelle til britiske og irske abonnenter på Ryanairs websted ([118]), v) præsentation af La Rochelle på hjemmesiden for den norske og portugisiske udgave af Ryanairs websted ([119]). Ryanairs websted er imidlertid primært udformet som en platform for salg af billetter til Ryanairs ruter og kun i meget sekundær forstand som et redskab til at promovere Ryanairs destinationer, herunder La Rochelle ([120]).

(459) Som forklaret i betragtning 81-114 indeholder de markedsføringsaftaler, der er indgået med Ryanair (aftale A og B), desuden Ryanairs forpligtelse til at drive visse ruter, mens markedsføringsaftale D, G, H, I, J og K, der er indgået med AMS, udtrykkeligt angiver, at de er »baseret på Ryanairs forpligtelse til at drive« ([121]) bestemte ruter, der er omfattet af de underliggende aftaler om lufthavnstjenester. Disse bestemmelser viser utvetydigt, at markedsføringsaftalen ikke ville være blevet indgået uden Ryanairs drift af de i markedsføringsaftalen omtalte ruter. Denne konklusion ændres ikke med hensyn til aftale C, E og F, som blot er ændringer af allerede eksisterende aftaler, og hvis nye bestemmelser ikke rejser tvivl om forbindelsen mellem Ryanairs drift af de nævnte ruter og markedsføringstjenesterne.

(460) Endelig bestemmes de beløb, der betales til Ryanair i henhold til visse markedsføringsaftaler (aftale A og B), af antallet af rotationer, som Ryanair foretager. Eksempelvis hedder det i artikel 3 i aftale A, der er indgået med Ryanair, at »hvis Ryanair ikke når op på en årlig gennemsnitlig belægningsgrad på 60 % på mindst 340 rotationer i hvert kalenderår [...], beregnes betalingen på ny i forhold til antallet af befordrede passagerer« ([122]). Medtagelsen af denne bestemmelse viser, at hovedformålet med markedsføringsaftalen ikke generelt er at promovere La Rochelle og regionen, men meget mere specifikt at hjælpe Ryanair med at nå kvantificerede mål for passagerbefordring til La Rochelle.

(461) Det følger af ovenstående betragtninger, at de tjenester, der er fastsat i disse markedsføringsaftaler, er tæt forbundet med de lufttransporttjenester, som Ryanair tilbyder, som der henvises til i markedsføringsaftalerne, og som er omfattet af de tilsvarende aftaler om lufthavnstjenester. Markedsføringstjenesterne er langt fra generelt og uden forskel udformet med henblik på at øge antallet af ferie- og forretningsrejser til La Rochelle og regionen La Rochelle, men er specifikt rettet mod personer, der kan benytte Ryanairs transportydelser, som er omfattet af markedsføringsaftalerne, hvilket betyder, at deres primære formål er at sælge disse tjenester.

(462) Markedsføringsaftalerne er således uløseligt forbundet med aftalerne om lufthavnstjenester, som er indgået samtidig, og de lufttransporttjenester, som er genstand for dem. De faktuelle oplysninger ovenfor viser endvidere, at der ikke er noget, der støtter det hypotetiske argument om, at markedsføringsaftalerne uden de pågældende ruter (og dermed de aftaler om lufthavnstjenester, som angår dem) stadig ville være blevet indgået.

([117]) Aftaler af 1.4.2006 og 17.9.2009 indgået med AMS.

([118]) Aftaler af 1.4.2006, 17.9.2009 og 25.2.2010 indgået med AMS.

([119]) Ændringsaftaler til aftalen af 25.2.2010.

([120]) Den særligt lille sektion af Ryanairs websted, der har til formål at fremme turismen, kombineret med, at regionen La Rochelle kun er en af dusinvis af destinationer, der bliver reklameret for på Ryanairs websted, betyder, at præsentationen af La Rochelle-regionen på Ryanairs websted er meget mindre i fokus end salget af billetter og tjenester, der sælges af luftfartsselskabet.

([121]) Markedsføringsaftalens artikel 1, der vedrører dens formål, har følgende ordlyd: *»Denne aftale er baseret på Ryanairs forpligtelse til at drive ruter [...]«*.

([122]) Den oprindelige engelske tekst: »[...] if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year … the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried [...]«.

(463) Det skal også bemærkes, at Frankrig selv har fremhævet forbindelsen mellem de betalinger, der er fastsat i markedsføringsaftalerne, og de ruter, der drives af luftfartsselskaberne: »Udviklingen af en lufthavn afhænger helt og holdent af stigningen i antallet af passagerer, hvorfor det er nødvendigt at gennemføre reklamekampagner med henblik på at øge kendskabet til de ruter, der betjenes af lufthavnen, regionens turiststeder osv. Offentliggørelsen af annoncer på websteder med et højt antal besøgende udgør derfor en væsentlig tjenesteydelse for enhver regional lufthavn i vækst. Dette behov har især blandt lavprisselskaberne skabt en praksis, der består i at tilbyde lufthavnene markedsførings- og reklametjenester« ([123]) (fremhævelse tilføjet af Kommissionen). Det fremgår af denne påstand, at de betalinger, der var fastsat i markedsføringsaftalerne, var en integrerende del af forretningsforholdet mellem CCI og luftfartsselskaberne med hensyn til drift og udvikling af ruterne. Det følger ligeledes heraf, at formålet med disse betalinger ikke blot var at reklamere for La Rochelle og regionen i almindelighed, men især specifikt at promovere de ruter, der drives af luftfartsselskaber, der opererer fra La Rochelle lufthavn.

(464) I lyset af ovenstående vil Kommissionen basere sin specifikke vurdering af aftalerne i tabel 9 på en række beviser, der bl.a. vedrører, om følgende var identiske eller lignende hinanden: i) datoen for undertegnelsen af aftalerne, ii) den eller de pågældende geografiske ruter, iii) det antal passagerer, der er omhandlet deri, iv) krydshenvisninger mellem markedsførings- og passagertransportaktiviteter, v) ethvert andet element, der klart forbinder aftalerne. Det kan således udledes af denne vurdering, at visse markedsføringsaftaler ikke indgik i en fælles transaktion med en aftale om lufthavnstjenester (og derfor skal vurderes for sig selv), mens andre aftaler bør vurderes samlet som et sæt.

— *Aftalekompleks 1-A*

(465) Kommissionen bemærker, at CCI-lufthavn underskrev en aftale om lufthavnstjenester (aftale 1) den 10. december 2003, dvs. få dage efter, at markedsføringsaftale A blev undertegnet den 1. december 2003. Desuden er aftaleperioden for markedsføringsaftale A (fra 1. maj 2003 til 31. december 2003) fuldt ud dækket af aftaleperioden for aftale 1, dvs. fra den 1. maj 2003 til den 30. april 2006. Endelig er de årlige trafikforpligtelser i begge aftaler og de ruter, der drives, identiske. Kommissionen mener derfor, at disse to aftaler udgør én enkelt transaktion, og at de således bør vurderes samlet.

— *Aftale B*

(466) Kommissionen bemærker, at CCI-lufthavn underskrev markedsføringsaftale B den 3. juni 2004, dvs. næsten seks måneder efter indgåelsen af aftale om lufthavnstjenester 1, selv om det i aftalen hedder, at »denne aftale indgås den 1. januar 2004« ([124]).

(467) Selv om de to aftaler har samme udløbsdato og indeholder lignende trafikforpligtelser og ruter, bemærker Kommissionen, at Frankrig ikke har begrundet udsættelsen af undertegnelsen af aftalen til den 3. juni 2004, selv om den fremstår som indgået den 1. januar 2004. Kommissionen konkluderer derfor, at aftale B bør vurderes særskilt.

— *Aftalekompleks 2-3-C-D*

(468) Kommissionen bemærker, at CCI-lufthavn underskrev to aftaler om lufthavnstjenester (aftale 2 og 3) den 1. maj 2006, dvs. blot en måned efter, at markedsføringsaftale C og D blev undertegnet den 1. april 2006. Disse fire aftaler dækker også den samme periode, dvs. fra den 1. maj 2006 til den 30. april 2009. Desuden vedrører aftale 2 og C på den ene side og aftale 3 og D på den anden side, der er indgået med en måneds mellemrum, de samme lufthavne (London-Stansted for aftale 2 og C og Dublin for aftale 3 og D) og omfatter de samme trafikforpligtelser (95 000 passagerer for London-Stansted og 45 000 passagerer for Dublin). Desuden er markedsføringsaftalerne vedrørende disse to lufthavne identiske, bortset fra trafikforpligtelserne, de beløb, der betales for markedsføringstjenesterne, og omfanget af disse markedsføringstjenester. Det samme gælder aftalerne om lufthavnstjenester, som er identiske med undtagelse af trafikforpligtelserne. Kommissionen mener derfor, at disse fire aftaler udgør én enkelt transaktion, og at de således bør vurderes samlet.

([123]) Brev fra Frankrig af 13. april 2012, punkt 247.

([124]) Den oprindelige engelske tekst: »this agreement is made the 1st of January 2004«.

(469) Kommissionen bemærker, at en af nøgleindikatorerne er, at alle fire aftaler blev undertegnet på samme tid (med mindre end en måneds mellemrum), mens den efterfølgende aftale (aftale E) blev undertegnet mere end et år senere. Desuden bemærker Kommissionen, at de to aftaler om lufthavnstjenester og de to markedsføringsaftaler blev undertegnet samme dag (henholdsvis den 1. april og den 1. maj 2006). Endelig har Kommissionen understreget, at en særskilt vurdering af aftale 2 og C på den ene side og 3 og D på den anden side under alle omstændigheder ikke vil påvirke konklusionen om den indrømmede fordel (jf. tabel 18).

— *Aftale E*

(470) Den 1. juni 2007 underskrev CCI-lufthavn aftale E, som vedrørte markedsføringstjenester til Ryanairs irske websted. Denne ændringsaftale til aftale D blev derfor indgået mere end et år efter selve aftale D, og i modsætning til de andre markedsføringsaftaler, der er vurderet ovenfor, blev den ikke indgået sammen med en aftale om lufthavnstjenester. Desuden er den næste aftale indgået mellem CCI-lufthavn og Ryanair/AMS aftale F, som blev indgået næsten fire måneder efter aftale E, og som ikke vedrører Ryanairs irske websted. Aftale E og F vedrører også to særskilte ruter (henholdsvis Dublin og London-Stansted). Kommissionen mener derfor, at aftale E bør vurderes særskilt.

— *Aftale F*

(471) Den 21. september 2007 underskrev CCI-lufthavn aftale F, som vedrørte markedsføringstjenester til Ryanairs britiske websted. Denne ændringsaftale til aftale C blev derfor indgået mere end et år efter selve aftale C, og ligesom aftale E blev den ikke indgået sammen med en aftale om lufthavnstjenester. Desuden er den næste aftale mellem CCI-lufthavn og Ryanair/AMS aftale G, som blev indgået næsten to år efter aftale F. Kommissionen mener derfor, at aftale F bør vurderes særskilt.

— *Aftalekompleks G-H-I-J*

(472) Kommissionen bemærker, at CCI-lufthavn den 17. september 2009 indgik fire markedsføringsaftaler vedrørende Ryanairs ruter fra La Rochelle til London-Stansted (aftale G), Bruxelles-Charleroi (aftale H og J) og Dublin (aftale I). Disse fire aftaler dækker den samme periode, dvs. fra den 1. januar 2009 til den 31. december 2011. Desuden er indholdet af markedsføringsaftale G, H og I identisk, bortset fra trafikforpligtelserne og markedsføringstjenesternes pris og omfang. For så vidt angår aftale J er der tale om en ændringsaftale til aftale H, hvis eneste formål er at forhøje det gebyr for markedsføringstjenester, der allerede er fastsat i aftale H, der blev indgået samme dag, om end med en lille forhøjelse. Kommissionen mener derfor, at disse fire aftaler udgør én enkelt transaktion, og at de således bør vurderes samlet.

(473) Aftale om lufthavnstjenester 5 blev undertegnet den 13. januar 2010. Den dækker perioden fra den 1. maj 2009 til den 30. april 2012. Kommissionen bemærker, at denne aftale vedrører lufthavnene i London-Stansted, Bruxelles Charleroi og Dublin (med mulighed for, at Ryanair kan beflyve en eller flere andre ruter til La Rochelle), ligesom aftale G-H-I-J. Kommissionen bemærker imidlertid, at aftaleperioden for aftale 5 adskiller sig fra den, der gælder for aftalekompleks G-H-I-J, og at den blev indgået næsten fem måneder senere. Kommissionen bemærker, at aftale 5 faktisk ikke pålægger Ryanair nogen trafikforpligtelser og ikke omfatter betaling for markedsføringstjenester til Ryanair/AMS. Den formaliserer reelt blot med tilbagevirkende kraft det enhedsbeløb for lufthavnsafgifter, som Ryanair skulle betale fra den 1. maj 2009. Kommissionen mener derfor ikke, at aftale 5 bør vurderes, som om den indgik i aftalekompleks G-H-I-J.

— *Aftalekompleks 6-K*

(474) Kommissionen bemærker, at CCI-lufthavn underskrev en aftale om lufthavnstjenester (aftale 6) den 1. februar 2010, dvs. mindre end en måned før, at markedsføringsaftale K blev undertegnet den 25. februar 2006. Aftale 6 vedrører de lufthavnstjenester, der skal leveres til Ryanair på ruterne til London-Stansted (UK), Dublin (Irland), Bruxelles Charleroi (Belgien) og Oslo Rygge (Norge) for perioden fra den 28. marts 2010 til den 31. marts 2013. Den omfatter også trafikforpligtelser for Ryanair. I mellemtiden regulerer aftale K de markedsføringstjenester, der skulle leveres på den irske, norske, nederlandske og britiske udgave af Ryanairs websted i perioden fra den 28. marts 2010 til den 31. marts 2013. I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at aftale 6 og aftale K bør vurderes samlet.

(475) Med hensyn til aftale 5 bemærker Kommissionen, selv om den ligesom aftale K blev indgået i begyndelsen af 2010, at den dækker en periode, der ligger forud for aftale K. Endvidere omfatter aftale 5 ikke nogen ruter til Norge, mens aftale K regulerer de markedsføringstjenester, der skal leveres på den norske udgave af Ryanairs websted. Med hensyn til den næste aftale mellem CCI-lufthavn og Ryanair/AMS (markedsføringsaftale L) blev denne indgået næsten fire måneder efter aftale K og vedrører Cork lufthavn, som ikke er omfattet af aftale om lufthavnstjenester 6. Kommissionen mener derfor ikke, at aftale 5 og aftale L kan knyttes til aftalekompleks 6-K.

— *Aftale L*

(476) Den 23. juni 2010 underskrev CCI-lufthavn aftale L, som vedrørte markedsføringstjenester til Ryanairs irske websted. Denne ændringsaftale til aftale K blev derfor indgået næsten fire måneder efter selve aftale K og blev ikke indgået sammen med en aftale om lufthavnstjenester. Desuden blev den næste aftale indgået mellem CCI-lufthavn og Ryanair/AMS (aftale 7) undertegnet næsten syv måneder efter aftale L og vedrører ikke Ryanairs irske websted. Kommissionen mener derfor, at aftale L bør vurderes særskilt.

— *Aftalekompleks 7-M og aftale N*

(477) Kommissionen bemærker, at CCI-lufthavn underskrev en aftale om lufthavnstjenester (aftale 7) den 28. januar 2011, dvs. blot to uger før markedsføringsaftale M og N, som blev undertegnet den 11. februar 2011. Disse tre aftaler dækker ikke nøjagtigt den samme aftaleperiode: Aftale 7, som ikke fastsætter nogen udløbsdato, er en ændringsaftale til aftale 5, hvis udløbsdato i princippet er den 30. april 2012, mens aftale M og N udløber den 30. marts 2013. Desuden er der i aftale 7 fastsat en trafikforpligtelse på 17 000 passagerer om året, mens aftale M og N blot omhandler markedsføringstjenester uden nogen trafikforpligtelse.

(478) Kommissionen bemærker, at det fælles formål med aftale 7 og M er den nye rute, som Ryanair har til hensigt at åbne fra La Rochelle til Porto (Portugal). I betragtning af de sammenfaldende datoer og ruter mener Kommissionen, at det forhold, at markedsføringsaftale M er kortere end aftale om lufthavnstjenester 7, ikke påvirker den generelle observation om, at CCI-lufthavn og Ryanair tydeligvis har besluttet at tilrettelægge den operationelle, kommercielle og finansielle forvaltning af den nye rute til Porto i fællesskab via disse to aftaler på samme måde som andre destinationer, der drives af Ryanair fra La Rochelle lufthavn.

(479) Med hensyn til aftale N er den eneste faktor, den har til fælles med aftale 7 og M, de sammenfaldende datoer for undertegnelsen, idet aftale N er en ændringsaftale til aftale K, som kun omfatter de markedsføringstjenester, der er forbundet med ruten til Oslo Rygge (Norge) (men blev indgået mere end et år senere). Desuden indeholder aftale N som nævnt ikke nogen trafikforpligtelser. Aftale N er derfor ikke knyttet til aftale M og aftale 7, som den kan adskilles fra.

(480) Endelig bemærker Kommissionen, at den næste markedsføringsaftale, der blev indgået mellem de to parter, blev indgået den 26. oktober 2012, længe efter at aftale 7, M og N var blevet undertegnet ([125]). Af disse forskellige grunde mener Kommissionen derfor, at aftale 7 og M udgør en enkelt transaktion, og at de skal vurderes samlet, mens aftale N bør vurderes særskilt.

— *Konklusion om metoden til fælles vurdering af de aftaler, som CCI-lufthavn har indgået med Ryanair/AMS*

(481) Det følger af ovenstående, at hver af de følgende aftaler skal behandles som en enkelt foranstaltning med henblik på at vurdere deres rentabilitet. Nogle markedsføringsaftaler udgjorde ikke en enkelt transaktion med en aftale om lufthavnstjenester. Disse markedsføringsaftaler vil blive vurderet under hensyntagen til indtægterne fra den gældende aftale om lufthavnstjenester.

([125]) Under alle omstændigheder uden for den periode, der er omfattet af denne afgørelse.

Tabel 14

Liste over aftalekomplekser indgået mellem CCI og Ryanair/AMS

Nr.	Aftaler	Indgået den	Aftaleperiode
1	Aftale om lufthavnstjenester mellem CCI og Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Markedsføringsaftale mellem CCI og Ryanair	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Markedsføringsaftale mellem CCI og Ryanair	1.1.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Markedsføringsaftale nr. 1 mellem CCI og AMS (Det Forenede Kongerige)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
D	Markedsføringsaftale nr. 2 mellem CCI og AMS (Irland)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
2	Markedsføringsaftale nr. 1 mellem CCI og Ryanair (Det Forenede Kongerige)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Aftale om lufthavnstjenester nr. 2 mellem CCI og Ryanair (Irland)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Aftale om lufthavnstjenester mellem CCI og Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Ændringsaftale til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Ændringsaftale til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Markedsføringsaftale nr. 1 mellem CCI og AMS (Det Forenede Kongerige)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Markedsføringsaftale nr. 2 mellem CCI og AMS (Belgien)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Markedsføringsaftale nr. 3 mellem CCI og AMS (Irland)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Ændringsaftale til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS (Belgien)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Aftale om lufthavnstjenester mellem CCI og Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Ændringsaftale nr. 1 til aftale om lufthavnstjenester mellem CCI og Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Markedsføringsaftale mellem CCI og AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Ændringsaftale nr. 1 til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS	23.6.2010	1.6.2010-1.9.2010
7	Ændringsaftale nr. 2 til aftale om lufthavnstjenester mellem CCI og Ryanair (Portugal)	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012
M	Ændringsaftale nr. 2 til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS (Portugal)	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Ændringsaftale nr. 3 til markedsføringsaftale mellem CCI og AMS (Norge)	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

— *Aftale indgået med Jet2*

(482) Som allerede nævnt i betragtning 117-120 undertegnede CCI en aftale med Jet2 den 4. juli 2008. Denne aftale indeholder først og fremmest bestemmelser om lufthavnstjenester og giver mulighed for at yde betydelige rabatter på lufthavnsafgifter. Aftalen indeholder også bestemmelser om betaling af et markedsføringstilskud i forbindelse med driften af ruten La Rochelle-Leeds. Denne aftale må derfor betragtes som en enkelt foranstaltning, hvis rentabilitet ligesom de aftaler, som CCI har indgået med Ryanair/AMS, vil blive undersøgt af Kommissionen i afsnit 7.1.1.3.

2) Valg af analysemetode mellem komparativ analyse og analyse af gradvist stigende rentabilitet

(483) I henhold til retningslinjerne fra 2014 kan det ved anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip som udgangspunkt udelukkes, at der ydes støtte til et luftfartsselskab, som benytter en lufthavn, hvis den pris, der opkræves for lufthavnstjenesterne, svarer til markedsprisen (komparativ analyse), eller det kan dokumenteres med en forhåndsanalyse, dvs. at analysen tager udgangspunkt i de oplysninger, der var tilgængelige, da støtten blev ydet, og den udvikling, der kan forventes på dette tidspunkt, at aftalen mellem lufthavnen og luftfartsselskabet vil give lufthavnen ([126]) et positivt, gradvist stigende dækningsbidrag (analyse af gradvist stigende rentabilitet).

(484) Det skal indledningsvis bemærkes, at det følger af retspraksis, at Kommissionen uden at begå en fejl kan foretage en detaljeret analyse af den mest hensigtsmæssige vurderingsmetode med henblik på anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip. I retspraksis er det anerkendt, at Kommissionen kan vælge den ene metode frem for den anden, hvis den anser denne metode for at være mere hensigtsmæssig ([127]). Navnlig er det i retspraksis anerkendt, at der ikke er noget hierarki mellem de to metoder ([128]).

(485) Med hensyn til den første tilgang (komparativ analyse) nærer Kommissionen alvorlig tvivl om, hvorvidt det på nuværende tidspunkt er muligt at definere et passende benchmark for at fastsætte en reel markedspris for tjenester, der leveres af lufthavne. Den mener derfor, at en analyse af den gradvist stigende rentabilitet er den mest relevante tilgang til vurdering af aftaler, som lufthavne har indgået med de enkelte luftfartsselskaber ([129]).

(486) Kommissionen finder det passende i forbindelse med denne analyse at minde om, at såvel Frankrig som de interesserede parter efter vedtagelsen af retningslinjerne fra 2014 blev opfordret til at fremsætte bemærkninger til anvendelsen af bestemmelserne i disse retningslinjer på den foreliggende sag.

(487) Det bør i denne henseende bemærkes, at anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip ved henvisning til en gennemsnitlig pris iagttaget på andre lignende markeder (komparativ analyse) generelt kan vise sig at være nyttigt, når en markedspris med rimelighed kan findes eller udledes af andre markedsindikatorer. Men denne metode kan ikke være lige så relevant i tilfældet med lufthavnstjenester. Strukturen i omkostninger og indtægter varierer stærkt fra lufthavn til lufthavn. Disse omkostninger og indtægter afhænger af lufthavnens udviklingsgrad, oplandets tiltrækningskraft, det antal luftfartsselskaber, der betjener lufthavnen, kapaciteten med hensyn til passagertransport, infrastrukturens tilstand og den lovgivningsmæssige ramme, der kan være forskellig fra medlemsstat til medlemsstat, samt de underskud og forpligtelser, som lufthavnen tidligere har oparbejdet ([130]).

(488) Endvidere kompliceret liberaliseringen af lufttransportmarkedet enhver rent komparativ analyse. Som det foreliggende tilfælde illustrerer, bygger forretningsforbindelserne mellem lufthavne og luftfartsselskaber ikke nødvendigvis på en liste over offentligt tilgængelige priser for de enkelte tjenester. Disse forretningsforbindelser er da også højst forskellige. De indebærer en risikofordeling med hensyn til belægningen og et eventuelt relateret forretningsmæssigt og finansielt ansvar, en udbredelse af incitamentsordninger (f.eks. rabat knyttet til antal ruter eller befordrede passagerer) samt variationer i risikospredning i løbet af aftalernes løbetid. Derfor er transaktionerne lidet sammenlignelige på basis af en pris pr. rotation eller pr. passager.

([126]) Punkt 53 i retningslinjerne fra 2014.
([127]) Se dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-165/15, nævnt i fodnote 53 ovenfor, præmis 143.
([128]) Se dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-165/15, nævnt i fodnote 53 ovenfor, præmis 145.
([129]) Retningslinjerne fra 2014, punkt 59 og 61.
([130]) Jf. Kommissionens afgørelse 2011/60/EU af 27. januar 2010 om statsstøtte C 12/08 — Slovakiet — Aftale mellem Bratislava lufthavn og Ryanair (EUT L 27 af 1.2.2011, s. 24), betragtning 88 og 89.

(489) Ryanair finder, at det markedsøkonomiske investorprincip kan anvendes ved at udføre en komparativ analyse med visse europæiske lufthavne som benchmark. I denne forbindelse mener Ryanair, at visse europæiske lufthavne kan træde i stedet for La Rochelle lufthavn som følge af deres mange lighedspunkter, og har fremlagt undersøgelsen af 1. juni 2012, som er udarbejdet af Oxera ([131]), med sammenligning af de lufthavnsafgifter, Ryanair betaler i La Rochelle lufthavn, og de lufthavnsafgifter, der betales i de lufthavne, der anses for sammenlignelige. Ryanair konkluderer på det grundlag, at de afgifter, selskabet betaler i La Rochelle, ikke er væsentligt lavere. Ryanair har også fremlagt et tillæg til undersøgelsen af 1. juni 2012 ([132]) for at tage hensyn til de betalinger, som Ryanair/AMS har modtaget i henhold til markedsføringsaftalerne.

(490) Det er imidlertid under alle omstændigheder ikke praktisk muligt at foretage en komparativ analyse i den foreliggende sag. De transaktioner, der skal analyseres, er, som det tidligere er vist, da også komplekse sæt bestående af en aftale om lufthavnstjenester og en markedsføringsaftale (sommetider samlet i én kontrakt). Disse transaktioner indebærer flere »priser«, nemlig de forskellige lufthavnsafgifter, prisen på groundhandlingydelser og prisen på markedsføringstjenesterne, hvoraf visse afhænger af antal passagerer, andre af antal starter og landinger, og atter andre opkræves med faste beløb. Hver af disse transaktioner skaber således et kompliceret sæt af pengestrømme mellem lufthavnsforvalteren og luftfartsselskabet og dets datterselskaber, der udgøres af indtægter fra lufthavnsafgifterne, indtægterne fra groundhandling og indtægter knyttet til markedsføringstjenesterne.

(491) Den analyse, der blev udarbejdet af Oxera og fremlagt af Ryanair den 10. april 2015 (ændring af undersøgelsen af 1. juni 2012), illustrerer de store vanskeligheder med at foretage en passende sammenligning af lufthavnsafgifter og markedsføringsstøtte til Ryanair i de forskellige lufthavne.

(492) For det første præciseres det netop i Oxeras undersøgelse, at »det ikke er muligt at identificere sammenlignings-lufthavne, der anvendes af Ryanair, og som ligner hinanden med hensyn til alle mulige karakteristika, og som sandsynligvis også vil optræde på samme måde som lufthavne, der opererer på markedsøkonomiske vilkår. Den valgte fremgangsmåde har derfor været at identificere en række sammenligningslufthavne, der ligner La Rochelle lufthavn, på grundlag af en række forskellige karakteristika« ([133]). I den foreliggende sag bemærker Kommissionen, at selv om udvælgelseskriterierne for de fem undersøgte lufthavne ([134]) hver især omfatter et af de syv kriterier, der er beskrevet i punkt 60 i retningslinjerne fra 2014, bemærker den ikke desto mindre, at sammenligningskriterierne kun svarer til La Rochelle lufthavn med hensyn til et eller to af de syv kriterier. Desuden er det kun lufthavnene i Grenoble (GNB) og Maastricht (MST), der kan udgøre et benchmark, der er specifikt for driften af La Rochelle lufthavn, nemlig antallet af passagerer og omfanget af Ryanairs aktiviteter i disse lufthavne. De øvrige lufthavne, der blev undersøgt, blev udvalgt på grundlag af kriterier (f.eks. ejerskabsordningen, eksistensen af offentlig finansiering eller regionens BNP eller andelen af lavprisselskaber), som i betragtning af, at deres forbindelse til målingen af hver lufthavns omkostninger og indtægter ligger for langt væk, ikke i sig selv er tilstrækkelige til at danne grundlag for niveauet for lufthavnsafgifter og markedsføringstjenester, der anvendes i benchmarkingen. Kommissionen sætter derfor spørgsmålstegn ved, om den udvalgte stikprøve af sammenligningslufthavne er repræsentativ.

— For det andet viser de tal, som Oxera har fremlagt, at de nettoafgifter, som Ryanair betalte i de forskellige lufthavne, der er udvalgt til sammenligningen, er meget forskellige. I sin undersøgelse beregnede Oxera niveauet for de lufthavnsafgifter, som Ryanair betalte til disse fem lufthavne, med fradrag af alle markedsføringsbidrag til AMS og Ryanair (hvilket betyder, at undersøgelsen sammenligner de lufthavnsafgifter, som Ryanair betalte efter fradrag af dets markedsføringsindtægter). Disse tal viser imidlertid betydelige forskelle mellem sammenlignings-faktorerne.

— Gennemsnitlige nettoafgifter pr. rotation. De gennemsnitlige nettoafgifter pr. rotation, som Ryanair betaler La Rochelle, beløber sig til [100, 150] % af de nettoafgifter, som Ryanair betalte i de fem sammenligningslufthavne. Fordelingen af værdier viser imidlertid, at der ikke findes nogen homogen gruppe af sammenlignelige lufthavne. Alt efter år varierer de gennemsnitlige nettoafgifter, som Ryanair betalte til La Rochelle, således mellem [-50, 0] % og [150, 200] % af de gennemsnitlige nettoafgifter, som Ryanair betalte i de lufthavne, som Oxera har undersøgt.

([131]) Undersøgelse af 8.10.2012 udført af Oxera, »Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport«.

([132]) Ændring af 10.4.2015 til Oxeras undersøgelse af 1.6.2012 »Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport«.

([133]) Den oprindelige engelske tekst: »it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [La Rochelle airport] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [La Rochelle airport] on the basis of a variety of characteristics«. Oxeras analyse af 10.4.2015, s. 3.

([134]) Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) og Maastricht (MST).

Denne spredning viser tydeligt, at den anvendte stikprøve ikke er homogen og repræsentativ. For en given lufthavn varierer størrelsen af de nettoafgifter, som Ryanair betalte, ligeledes meget og kan tredobles over et år, hvilket er yderligere bevis for, at det hverken er muligt eller hensigtsmæssigt at foretage en sammenligning af nettolufthavnsafgifter.

— Gennemsnitlige nettoafgifter pr. passager. Som det er tilfældet med nettoafgifterne pr. rotation, viser fordelingen af værdier, at Oxeras stikprøve af lufthavne ikke gør det muligt at foretage en stabil eller rimelig sammenligning. Afhængigt af året varierer den gennemsnitlige nettoafgift, som Ryanair betalte La Rochelle, mellem [-50, 0] % og [150, 200] % af den gennemsnitlige nettoafgift, som Ryanair betalte i de lufthavne, som Oxera valgte, og de nettoafgifter pr. passager, som Ryanair betalte i en given lufthavn, kan variere op til tre gange afhængigt af året.

(493) Det fremgår klart, at hverken Ryanair eller Oxera har forsøgt at fastsætte en markedspris, der for en stikprøve af lufthavne, der kan sammenlignes med La Rochelle, svarer til nettoprisen for lufthavnsafgifter (lufthavnsafgifter minus markedsføringsstøtte). Hvis en sådan sammenligning gjorde det muligt at fastsætte en markedspris, ville Ryanairs erfaringer med adskillige europæiske lufthavne utvivlsomt have gjort det muligt at fastslå denne.

(494) Selv om man antager, at det på grundlag af en gyldig komparativ analyse lader sig gøre at fastslå, at de »priser«, der er omfattet af de forskellige transaktioner, som er genstand for nærværende undersøgelse, er lig med eller højere end »markedspriserne« som fastslået ved hjælp af stikprøven af sammenlignelige transaktioner, vil Kommissionen endelig ikke kunne konkludere, at disse transaktioner stemmer overens med markedspriserne, hvis det viser sig, at lufthavnsforvalteren ved indgåelsen heraf kunne forvente, at de skaber meromkostninger, der overstiger merindtægterne. En markedsøkonomisk aktør har da heller ikke interesse i at tilbyde varer eller tjenester til »markedspris«, når en sådan adfærd medfører et større tab ([135]).

(495) I lyset af alt det ovenstående mener Kommissionen, at det er den tilgang, der almindeligvis anbefales i retningslinjerne fra 2014 til anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip på forretningsforbindelserne mellem lufthavne og luftfartsselskaber, nemlig en analyse af den større (eller gradvist stigende) rentabilitet, der bør anvendes i det foreliggende tilfælde. Tilgangen kan begrundes i det forhold, at en lufthavnsforvalter kan have en objektiv interesse i at indgå en transaktion med et luftfartsselskab, når vedkommende med rimelighed kan forvente, at denne transaktion forbedrer indtjeningen i lufthavnen (eller mindsker tabet), sammenlignet med den modsatte situation, hvor denne transaktion ikke bliver indgået ([136]), uafhængigt af enhver sammenligning med de betingelser, som tilbydes andre luftfartsselskaber, eller med de betingelser, som tilbydes af andre lufthavnsforvaltere.

3) De potentielle fordele, som en markedsøkonomisk aktør kunne have taget i betragtning ved indgåelsen af markedsføringsaftalerne med luftfartsselskaberne

(496) Det følger af det ovenstående, at CCI's adfærd for at anvende det markedsøkonomiske investorprincip skal vurderes i forhold til adfærden hos en hypotetisk markedsøkonomisk aktør, der driver La Rochelle lufthavn i dennes sted. De pågældende markedsføringsaftaler skal vurderes sammen med de tilsvarende aftaler om lufthavnstjenester, når de udgør en enkelt transaktion (se vurderingskriterierne i betragtning 464) ([137]). Som anført i betragtning 481 vil visse markedsføringsaftaler, selv om de ikke indgik i en enkelt transaktion med en aftale om lufthavnstjenester, ikke desto mindre blive vurderet under hensyntagen til indtægterne fra den gældende aftale om lufthavnstjenester med henblik på at måle rentabiliteten af den pågældende markedsføringsaftale.

(497) Ved analysen af hver enkelt af transaktionerne i tabel 14 skal det fastslås, hvilke gevinster denne hypotetiske markedsøkonomiske aktør, som lader sig lede af rentabilitetsudsigter, kunne forvente sig af markedsføringstjenesterne. I den forbindelse skal de generelle virkninger af sådanne ydelser for turismen og den økonomiske aktivitet i regionen ikke som sådan tages i betragtning. Det er kun virkningerne af disse tjenester for lufthavnens rentabilitet, der skal tages hensyn til, eftersom det kun er dem, en hypotetisk markedsøkonomisk aktør i denne analyse kunne have forholdt sig til ([138]).

([135]) Dom af 13. december 2018, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-165/15, nævnt i fodnote 53 ovenfor, præmis 176-178.
([136]) Med andre ord, hvis denne transaktions forventede gradvist stigende rentabilitet er positiv.
([137]) En given markedsføringsaftale bør analyseres sammen med en tilsvarende aftale om lufthavnstjenester som en enkelt transaktion. Til gengæld er der lige så mange adskilte transaktioner som »parvise« markedsføringsaftaler og aftaler om lufthavnstjenester.
([138]) Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte, jf. fodnote 71, punkt 77.

(498) Selv om virkningen af markedsføringstjenesterne ikke er bevist, kan det ikke udelukkes, at de kan øge passagertrafikken en smule på de flyruter, der er omfattet af markedsføringsaftalerne og de tilsvarende aftaler om lufthavnstjenester, eftersom de har til formål at promovere disse ruter. Ryanair har imidlertid anført, at tilstedeværelsen af en markedsføringsaftale kun havde en meget lille indvirkning på belægningsgraden for selskabets fly, da foranstaltningerne til styring af udbyttet (tilpasning af priserne til efterspørgslen) blev justeret for at nå målene for belægningsgraden ([139]). Virkningen af markedsføringsaftalerne på stigningen i passagertallet er således ikke blevet bekræftet af Ryanair. Det ser derfor ud til, at den vigtigste virkning af markedsføringsaftalerne er at tilskynde Ryanair til at foretage flyvninger til La Rochelle lufthavn.

(499) Det bør fastslås, om en hypotetisk markedsøkonomisk aktør, som forvaltede La Rochelle lufthavn i CCI's sted, med rimelighed kunne forvente og beregne andre gevinster end dem, der hidrører fra den positive virkning for åbning, opretholdelsen og benyttelsen af de forbindelser, der er genstand for markedsføringsaftalen, i løbet af disses driftsperiode som fastsat i markedsføringsaftalen eller aftalen om lufthavnstjenester.

(500) Ryanair støttede denne hypotese i sin undersøgelse af 17. januar 2014. Undersøgelsen bygger på tanken om, at markedsføringstjenesterne, som købes af en lufthavnsforvalter som CCI, vil kunne styrke lufthavnens varemærke og dermed varigt stimulere det antal passagerer, der benytter denne lufthavn, ud over selve de forbindelser, der er omfattet af markedsføringsaftalen og aftalen om lufthavnstjenester, i den driftsperiode for disse forbindelser, der er fastsat i aftalerne. Navnlig fremgår det af denne undersøgelse, at markedsføringstjenesterne ifølge Ryanair vil kunne generere varige positive virkninger for benyttelsen af lufthavnen, også efter udløbet af markedsføringsaftalen.

(501) Det bør først og fremmest bemærkes i denne henseende, at der ikke er dokumentation i sagsakterne for, at CCI ved indgåelsen af de markedsføringsaftaler, der er genstand for den formelle undersøgelsesprocedure, forventede endsige foretog beregninger af eventuelle positive virkninger af markedsføringsaftalerne ud over selve de forbindelser, der er omfattet af disse aftaler, eller ud over driftsperioden for de pågældende forbindelser. Endvidere har hverken Frankrig eller CCI foreslået metoder til vurdering af den eventuelle værdi, som en hypotetisk markedsøkonomisk aktør, som forvaltede La Rochelle lufthavn i CCI's sted, ville have tillagt disse virkninger på tidspunktet for bedømmelsen af gevinsterne ved at indgå markedsføringsaftalerne og aftalerne om lufthavnstjenester. Endelig var de markedsføringstjenester, der blev købt hos Ryanair/AMS, primært rettet mod personer, der kunne benytte de flyruter, der var omhandlet i markedsføringsaftalerne.

(502) Denne konklusion, der blev draget for aftalerne med Ryanair og AMS, gælder også for aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalen med Jet2 af de samme grunde.

(503) I øvrigt forekommer det også meget usikkert, om disse virkninger er varige. Det er tænkeligt, at reklamen for La Rochelle og omegn på Ryanairs websted kan have tilskyndet de personer, der har besøgt dette websted, til at købe billetter med Ryanair til La Rochelle, da de så denne reklame eller kort tid efter. Til gengæld er det ikke sandsynligt, at mindet om denne reklame fra besøg på Ryanairs websted har fæstnet sig og påvirket deres køb af flybilletter i mere end et par uger. En reklamekampagne vil sandsynligvis have varig virkning, når reklametiltagene iværksættes gennem et eller flere medier, hvor forbrugerne ofte møder dem i den givne kampagneperiode. F.eks. vil en reklamekampagne på de brede TV- og radiokanaler, en række websteder og/eller et antal udendørs reklameskilte kunne fremkalde en sådan varig virkning, hvis forbrugerne regelmæssigt eksponeres for disse medier. Til gengæld kan et reklametiltag, der er begrænset til visse sider af Ryanairs websted, sandsynligvis ikke få en virkning, der holder sig ud over varigheden af reklamekampagnen. Det er da også meget sandsynligt, at besøg på Ryanairs websted for de fleste ikke i sig selv sker tilstrækkeligt ofte til, at der kan fæstne sig et varigt minde om reklamen for en region på dette websted.

(504) Frankrig og CCI har ikke fremlagt oplysninger i løbet af den formelle undersøgelsesprocedure, som kunne imødegå denne bemærkning. Denne konstatering bekræftes også tydeligt af to faktorer.

([139]) Navnlig indlæg af 15.12.2009, 13.6.2014 og 29.3.2019.

(505) For det første vedrørte nogle af de markedsføringsaktiviteter, der var omhandlet i de aftaler, der var indgået med Ryanair/AMS, i første omgang Ryanairs websted. Disse tjenester bestod blot af et link til et websted udpeget af CCI for ofte begrænsede eller meget korte perioder:

— Ingen visningsperiode for de links, der er omhandlet i aftale A og B

— Visning af det sponsorerede link i 56 dage om året i tre år i henhold til aftale C

— Visning af det sponsorerede link i 212 dage om året i tre år i henhold til aftale D, men for 2007 reduceres visningsperioden til 45 dage i henhold til aftale E om ændring af aftale D

— Visning af det sponsorerede link på Ryanairs britiske websted i 22 dage om året i tre år i henhold til aftale G

— Visning af det sponsorerede link på Ryanairs nederlandske/belgiske websted i 95 dage det første år og 160 dage det andet og tredje år i henhold til aftale H

— Visning af det sponsorerede link på Ryanairs irske websted i 200 dage om året i tre år i henhold til aftale I

— Visning af det sponsorerede link på Ryanairs belgiske websted i 10 dage om året i tre år i henhold til aftale J

— Visning af det sponsorerede link i 90 dage på Ryanairs irske, norske og nederlandske websted og 50 dage på Ryanairs britiske websted i tre år i henhold til aftale K

— Visning af det sponsorerede link på Ryanairs irske websted i 70 dage om året i henhold til aftale L

— Visning af det sponsorerede link på Ryanairs portugisiske websted i 365 dage i henhold til aftale M i en periode på to år

— Visning af det sponsorerede link på Ryanairs norske websted i seks uger (ca. 42 dage) det første år og fire uger (dvs. 24 dage) det andet og tredje år i henhold til aftale N.

(506) Både arten af disse reklametiltag (et enkelt link med begrænset reklameværdi), deres korte løbetid og den uregelmæssige hyppighed, hvormed de blev vist i den pågældende periode (eftersom det kun var ruten til Porto, der blev promoveret løbende i to år), ville have begrænset virkningen af disse aktiviteter betydeligt, så snart de var overstået, navnlig fordi de var begrænset til Ryanairs websted alene og ikke blev vist på andre medier. Det er med andre ord usandsynligt, at disse reklametiltag har kunnet fremkalde et varigt minde om den pågældende reklame og en varig interesse for La Rochelle og regionen hos de personer, der har set den.

(507) For det andet vedrørte de øvrige markedsføringsaktiviteter, der var fastsat i aftalerne med Ryanair/AMS, kun La Rochelles destinationssider på Ryanairs websted. Som hovedregel er denne sidstnævnte form for reklametiltag kun rettet mod et publikum, der pr. definition er begrænset, uden hyppig eksponering for reklamen. For så vidt angår La Rochelles destinationsside på Ryanairs websted er der desuden mindre sandsynlighed for, at denne besøges hyppigere end webstedets hjemmeside, da den er dedikeret til en bestemt Ryanair-destination og ikke til alle dets aktiviteter. I betragtning af den ringe sandsynlighed for hyppige besøg på La Rochelles destinationsside på Ryanairs websted er det således usandsynligt, at de reklametiltag, der vises på denne side, vil skabe en varig erindring om La Rochelles og regionens attraktioner hos de mennesker, der har adgang til den. Desuden er det meget sandsynligt, at La Rochelles destinationsside på Ryanairs websted oftest vil blive besøgt på grund af en potentiel interesse for denne destination eller for Ryanairs ruter til denne destination. Det er derfor usandsynligt, at reklamen på denne side vil skabe ny interesse for denne destination blandt personer, der ikke er bekendt med eller ikke har nogen interesse i denne destination.

(508) I den henseende er det afslørende, at markedsføringsaftaler, som Ryanair har fremlagt, og som er indgået mellem private virksomheder, der ikke er lufthavnsforvaltere, (billeje, lokale turistaktiviteter) og AMS, hidrører fra muligheden for at sælge turistprodukter og -tjenester til passagerer, som skal rejse med Ryanair. Potentielle rejsende markeres efter deres besøg på Ryanairs websted (køb af billet, søgning på ledige sæder osv.) som sandsynlige passagerer i et fly til en veldefineret destinationslufthavn og er som følge heraf mål for markedsføringsbudskaber, som opfordrer dem til at købe et produkt eller en tjeneste i deres destinationslufthavn. Værdien af Ryanairs markedsføringstjenester er således baseret på evnen til at ramme de Ryanair-kunder, som allerede har valgt deres destinationslufthavn, eller hvis besøg på Ryanairs websted antyder, at de sandsynligvis vælger en specifik destinationslufthavn, med henblik på at opfordre dem til at købe en turistydelse på deres slutdestination. I denne forbindelse

udelukker Kommissionen ikke, at den markedsføring, som AMS tilbyder på Ryanairs websted, kan have en værdi for visse tredjepartsvirksomheder, der er interesseret i at sælge tjenester eller varer til Ryanairs kunder, f.eks. et biludlejningsfirma eller en lokal vandretursarrangør. Dette er imidlertid ikke tilfældet for en lufthavnsforvalter, der ønsker at opnå en varig stigning i antallet af passagerer, der benytter lufthavnen. Som forklaret i betragtning 501 er det meget sandsynligt, at personer, der besøger La Rochelles destinationsside på Ryanairs websted, allerede har en potentiel interesse i denne destination eller Ryanairs ruter til denne destination. For CCI's vedkommende er virkningen af markedsføringsaktiviteterne på de sider på Ryanairs websted, der dækker destinationen La Rochelle, med hensyn til at tiltrække passagerer, meget lav eller endog ikke-eksisterende.

(509) Selv om markedsføringstjenesterne kunne stimulere benyttelsen af de ruter, der var omfattet af markedsføringsaftalerne i den for tjenesterne gældende periode, er det således meget sandsynligt, at en sådan virkning har været minimal eller lig nul for tiden efter periodens udløb og for andre forbindelser.

(510) Det fremgår i øvrigt af Ryanairs undersøgelser fra 17. og 31. januar 2014, at udbyttet af markedsføringsaftalerne for andet end de forbindelser, der var omfattet af disse aftaler, eller for tiden efter udløbet af driften af disse forbindelser i henhold til markedsføringsaftalerne og aftalerne om lufthavnstjenester er yderst usikre og ikke kan kvantificeres med en grad af pålidelighed, som ville blive fundet tilstrækkelig af en fornuftig markedsøkonomisk aktør.

(511) Således er f.eks. det »fremtidige gradvist stigende udbytte efter udløbet af aftalen om lufthavnstjenester ifølge Ryanairs undersøgelse af 17. januar 2014 i sagens natur usikkert« ([140]). Undersøgelsen foreslår desuden to metoder til forudgående vurdering af de positive virkninger af markedsføringsaftaler: en »pengestrømsbaseret metode« og en »kapitaliseringsmetode«.

(512) Den pengestrømsbaserede metode består i at vurdere gevinsterne ved markedsføringsaftalerne og aftalerne om lufthavnstjenester i form af fremtidige indtægter genereret hos lufthavnsforvalteren af markedsføringstjenesterne og af aftalen om lufthavnstjenester fratrukket de tilhørende omkostninger. Kapitaliseringsmetoden består i at opfatte lufthavnens forbedrede image i kraft af markedsføringstjenesterne som et immaterielt anlægsaktiv, der er købt for den i markedsføringsaftalen fastsatte pris.

(513) I undersøgelsen understreges dog de store vanskeligheder, der er forbundet med kapitaliseringsmetoden, herunder den manglende pålidelighed af metodens resultater, og den pengestrømsbaserede metode foretrækkes frem for kapitaliseringsmetoden. I undersøgelsen lyder det som følger: »Kapitaliseringsmetoden bør kun tage hensyn til den andel af markedsføringsudgifterne, der kan henføres til en lufthavns immaterielle aktiver. Imidlertid kan det være vanskeligt at identificere andelen af markedsføringsudgifter, der skal generere indtægter for lufthavnen i fremtiden (dvs. en investering i lufthavnens immaterielle aktiver) i modsætning til dem, der genererer indtægter for lufthavnen aktuelt« ([141]). Endvidere understreges det, at det »for at gennemføre kapitaliseringsmetoden er nødvendigt at foretage et skøn over, i hvor lang tid en lufthavn gennemsnitligt ville kunne fastholde en kunde på grund af AMS' markedsføringskampagne. Det ville i praksis være særdeles vanskeligt at vurdere, i hvor lang tid en kundekreds kan fastholdes i kraft af en AMS-kampagne, da der ikke foreligger tilstrækkelige oplysninger herom« ([142]).

(514) I Ryanairs undersøgelse af 31. januar 2014 foreslås en praktisk anvendelse af den pengestrømsbaserede metode. Ifølge denne metode tager gevinsterne ved markedsføringsaftalerne og aftalerne om lufthavnstjenester, der varer ved efter udløbet af markedsføringsaftalen, form af en »slutværdi« beregnet på aftalens udløbsdato. Denne slutværdi er baseret på det gradvist stigende udbytte, der kan forventes af aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne i det sidste år af løbetiden for aftalen om lufthavnstjenester. Metoden består nemlig i at tage udgangspunkt

([140]) Den oprindelige engelske tekst: »[...] future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain«.

([141]) Den oprindelige engelske tekst: »The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport«.

([142]) Den oprindelige engelske tekst: »In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data«.

i det gradvist stigende udbytte i det sidste år af løbetiden for aftalen om lufthavnstjenester og i at fremskrive den med samme periode som varigheden af aftalen om lufthavnstjenester, men justeret efter vækstraten på det europæiske marked for lufttransport og en sandsynlighedsfaktor, der vurderes at afspejle, hvor meget aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalen kan bidrage til lufthavnens indtjening efter deres udløb. Denne mulighed for at udløse varige gevinster hidrører ifølge undersøgelsen fra 31. januar 2014 fra en række faktorer, »[...] inklusive en større kendskabsgrad og et stærkere brand samt eksterne virkninger i nettet og tilbagevendende passagerer« ([143]), uden yderligere præcisering heraf. I øvrigt bruges ved denne metode en diskonteringssats, der afspejler kapitaliseringsomkostningen.

(515) I undersøgelsen foreslås en sandsynlighedsfaktor på 30 %, som opfattes som forsigtig. Imidlertid giver undersøgelsen, som er meget teoretisk, hverken en seriøs kvantitativ eller kvalitativ begrundelse herfor. Den er ikke baseret på faktuelle oplysninger om selve Ryanairs virksomhed eller om luftfartsmarkedet eller markedet for lufthavnstjenester, der kan underbygge denne sats på 30 %. Undersøgelsen fastslår ikke nogen forbindelse mellem denne sats og de faktorer, som nævnes meget kortfattet (kendskabsgrad, stærkt brand, eksterne virkninger i nettet og tilbagevendende passagerer), og som antages at forlænge gevinsterne ved aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne ud over løbetiden. Endelig henviser den på ingen måde til det specifikke indhold af de markedsføringstjenester, der er genstand for de forskellige aftaler med AMS, i analysen af, i hvor høj grad disse tjenester har kunnet påvirke førnævnte faktorer.

(516) Endvidere påvises det ikke i undersøgelsen med nogen som helst grad af sandsynlighed, at den indtjening, som en aftal om lufthavnstjenester og en markedsføringsaftale ved udløbet har genereret hos lufthavnsforvalteren i aftalens sidste år, vil kunne videreføres i fremtiden. Den begrunder heller ikke relevansen af vækstraten på det europæiske marked for lufttransport for vurderingen af virkningerne af en aftal om lufthavnstjenester og en markedsføringsaftale for en given lufthavn.

(517) Det er derfor meget lidt sandsynligt, at en »slutværdi« beregnet efter Ryanairs foreslåede metode ville kunne tages i betragtning af en fornuftig markedsøkonomisk aktør ved bedømmelsen af vedkommendes interesse i at indgå en aftal.

(518) Af undersøgelsen af 31. januar 2014 fremgår det dermed, at den pengestrømsbaserede metode på lige fod med kapitaliseringsmetoden ville give meget usikre og meget lidt pålidelige resultater.

(519) I øvrigt har hverken Frankrig eller nogen tredjepart leveret dokumentation for, at Ryanairs foreslåede metode i denne undersøgelse eller enhver anden metode til kvantificering af gevinster, som kunne række ud over udløbet af aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne, faktisk bruges af regionale lufthavnsforvaltere, der kan sammenlignes med lufthavnsforvalteren i La Rochelle. Frankrig har i øvrigt ikke fremsat nogen bemærkninger til undersøgelserne af 17. og 31. januar 2014 og har dermed ikke bifaldet konklusionerne heri.

(520) Oven i købet er målgruppen for markedsføringstjenesterne som tidligere nævnt tydeligvis de personer, som sandsynligvis vil benytte de i markedsføringsaftalerne omhandlede forbindelser. Hvis disse forbindelser ikke forlænges ved udløbet af aftalen om lufthavnstjenester, er det lidet sandsynligt, at markedsføringstjenesterne fortsat kan have positive virkninger for benyttelsen af lufthavnen efter udløbet. Men sandsynligheden for, at et luftfartsselskab ønsker at fortsætte driften af en forbindelse ud over den varighed, som den har forpligtet sig til i henhold til aftalen om lufthavnstjenester, er meget vanskelig at vurdere for en lufthavnsforvalter. Især lavprisselskaberne har vist, at de styrer åbning og lukning af ruter på en meget dynamisk måde. Ifølge en rapport udarbejdet af Oxera for ACI Europe blev mellem 15 % og 20 % af de ruter, der drives af europæiske lufthavne med færre end 5 mio. passagerer, lukket i 2011 ([144]). Ved indgåelsen af en transaktion som dem, der er blevet undersøgt i den formelle undersøgelsesprocedure, ville en fornuftig markedsøkonomisk aktør således ikke kunne regne med, at luftfartsselskabet ville forlænge driften af den pågældende rute ved udløbet af aftalen.

([143]) Den oprindelige engelske tekst: »[...] including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger«.

([144]) Undersøgelse af 15.9.2017 udført af Oxera, »The continuing development of airport competition in Europe«, figur 4.8, s. 41, https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf.

(521) I øvrigt og oven i købet bør det nævnes, at en slutværdi beregnet efter den metode, som Ryanair har foreslået i sin undersøgelse af 31. januar 2014, kun bliver positiv (og dermed kun har en positiv virkning for den forventede rentabilitet af aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalen), når det forventede gradvist stigende udbytte ved disse aftaler i det sidste år af løbetiden for aftalen om lufthavnstjenester er positiv. Metoden består nemlig i at tage udgangspunkt i det gradvist stigende udbytte i det sidste år af løbetiden for aftalen om lufthavnstjenester og at fremskrive den ved hjælp af to faktorer. Den første faktor er den samlede vækst på det europæiske marked for lufttransport og afspejler den forventede vækst i trafikken. Den anden er en faktor på 30 %, der skematisk repræsenterer sandsynligheden for, at opfyldelsen af aftaler, der er udløbet, fremmer indgåelsen af tilsvarende aftaler i fremtiden og vil generere lignende kapitalstrømme. Hvis det forventede fremtidige gradvist stigende udbytte i det sidste år af aftalen om lufthavnstjenesters løbetid er negativt, er slutværdien dermed også negativ (eller vil højst være nul), hvilket påviser det forhold, at indgåelsen af aftaler svarende til dem, der netop er udløbet, på samme måde som disse hvert år er med til at forringe lufthavnens rentabilitet.

(522) Dette scenarie overvejes kort i Ryanairs undersøgelse af 31. januar 2014, hvor følgende er indsat i en fodnote uden kommentarer eller begrundelse: »[…] der kan ikke beregnes nogen slutværdi, hvis det gradvist stigende udbytte efter AMS-betalingerne er negativt i det sidste år i den givne periode« ([145]). Som det vil fremgå nærmere i betragtning 580-642, omfatter alle aftalerne i denne sag forventede gradvist stigende pengestrømme, som har en negativ nettonutidsværdi hvert år, og ikke kun samlet set. For disse aftaler ville en slutværdi beregnet efter den af Ryanair foreslåede metode derfor være lig med nul eller negativ. Hensyntagen til en sådan slutværdi ville således ikke så tvivl om den konklusion, at de forskellige aftaler indebærer en økonomisk fordel.

(523) I en tredje undersøgelse af 26. september 2014 gentog Ryanair endelig, at aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne genererer et gradvist stigende udbytte, mens de er i kraft, og en slutværdi efter deres udløb. Ifølge Ryanair øger underskrivelsen af en første aftale med Ryanair derfor muligheden for, at der ved aftalens udløb indgås en ny aftale med Ryanair eller andre luftfartsselskaber. Markedsføringsaftalernes slutværdi ligger endvidere i en stigning i trafikken til lufthavnen efter dens udløb som følge af dens forbedrede omdømme. Selv om Ryanair foreslår en metode til empirisk afprøvning af sine hypoteser, kan selskabet ikke gennemføre den, da det ikke råder over de nødvendige data. Endelig tager rapporten ikke højde for eventuelle eksterne virkninger i nettet i sin analyse.

(524) Afslutningsvis fremgår det klart af ovenstående, at den eneste fordel, som en forsigtig markedsøkonomisk aktør ville forvente af en markedsføringsaftale, og som ville blive kvantificeret, når der skulle træffes beslutning om, hvorvidt der skulle indgås en sådan aftale sammen med en aftale om lufthavnstjenester, ville være en af følgende to typer: i) på den ene side udsigten til, at luftfartsselskaber, der anvender La Rochelle lufthavn, opererer i overensstemmelse med de aftaler om lufthavnstjenester, som luftfartsselskaberne var motiverede til at indgå som følge af markedsføringsaftalerne, og ii) på den anden side markedsføringstjenesternes potentielle marginale positive indvirkning på antallet af passagerer på de ruter, der er omfattet af de pågældende aftaler (let stimulering af trafikken på de ruter, der er omfattet af markedsføringsaftalerne og de tilsvarende aftaler om lufthavnstjenester). De øvrige eventuelle fordele ville blive betragtet som for usikre til at kunne beregnes, og der er da heller ingen dokumentation for, at CCI tog hensyn til dem.

4) Hvilken tidsramme ville en markedsøkonomisk aktør have valgt til at vurdere fordelene ved at indgå en aftale om lufthavnstjenester og/eller en markedsføringsaftale?

(525) Til bedømmelsen af, om det var interessant at indgå en aftale om lufthavnstjenester og/eller en markedsføringsaftale, ville en markedsøkonomisk aktør have valgt de pågældende aftalers løbetid som tidshorisont. Med andre ord ville vedkommende have vurderet meromkostninger og merindtægter i aftaleperioden.

([145]) Undersøgelse af 31. januar 2014, fodnote 17. Den oprindelige engelske tekst: »… no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration«.

(526) Det forekommer ikke berettiget at vælge en længere periode. En fornuftig markedsøkonomisk aktør ville da heller ikke ved indgåelsen af aftalerne have satset på en forlængelse af disse aftaler ved udløbet, fordi lavprisselskaber som Ryanair og Jet2 som forklaret i betragtning 520 er meget dynamiske med hensyn til åbning og lukning af ruter eller ændringer af antallet af afgange.

(527) For visse aftaler er datoen for iværksættelsen af de af aftalen omfattede aktiviteter endvidere ikke den samme som datoen for indgåelsen af aftalen. I dette tilfælde blev den faktiske startdato og ikke datoen for undertegnelsen taget som udgangspunkt i situationer, hvor datoen for undertegnelsen ligger forud for den faktiske startdato ([146]).

(528) I situationer, hvor Ryanair ikke drev visse ruter i hele den periode, der er omfattet af aftalen, er vurderingen af det markedsøkonomiske investorprincip baseret på aftalens planlagte løbetid, eftersom den førtidige opsigelse af aftalerne hverken var kendt eller forudseelig på det tidspunkt, hvor de blev indgået. En lufthavnsforvalter ville have baseret sine trafikprognoser på de forpligtelser, som Ryanair havde påtaget sig på tidspunktet for aftalens indgåelse, og som var bindende for selskabet.

(529) I det følgende vil Kommissionen undersøge de aftaler, der er indgået med hvert af luftfartsselskaberne med hensyn til trafik, indtægter og meromkostninger, i lyset af antagelserne, inden den derefter fremlægger resultatet af analysen af disse aftaler.

5) Konklusioner om metoden for anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip

(530) Det fremgår af ovenstående, at Kommissionen for at anvende det markedsøkonomiske investorprincip på de omhandlede foranstaltninger for hver markedsføringsaftale skal analysere denne aftale og den tilhørende aftale om lufthavnstjenester (uanset om sidstnævnte udgør en del af det aftalekompleks, der er angivet i tabel 14, eller om den blot var i kraft, da markedsføringsaftalen blev indgået ([147])) under ét og fastslå, om en hypotetisk aktør, der handler i en markedsøkonomisk situation som forvalter af La Rochelle lufthavn i CCI's sted, og som lader sig lede af rentabilitetsudsigter, ville have indgået disse transaktioner. Dette indebærer, at den gradvist stigende rentabilitet af aftalerne fastlægges over hele deres løbetid, således som den markedsøkonomiske aktør ville have vurderet den på tidspunktet for aftalernes indgåelse ud fra følgende faktorer:

— den forventede fremtidige øgede trafik som følge af ikrafttrædelsen af disse aftaler, eventuelt under hensyntagen til markedsføringstjenesternes indvirkning på belægningsgraden på de af aftalerne omfattede ruter

— de forventede fremtidige merindtægter som følge af idriftsættelsen af disse aftaler, herunder indtægterne fra lufthavnsafgifterne og groundhandlingydelserne, som skabes af de af aftalerne omfattede ruter, samt de ikke luftfartsrelaterede indtægter som følge af den gradvist stigende trafik, der skabes ved idriftsættelse af disse aftaler

— de forventede fremtidige meromkostninger som følge af ikrafttrædelsen af disse aftaler, herunder driftsomkostninger og eventuelle meromkostninger til investering, som skabes af de af aftalerne omfattede ruter, samt omkostningerne til markedsføringstjenesterne.

(531) Af disse beregninger udledes fremtidige årlige pengestrømme, der svarer til forskellen mellem merindtægter og meromkostninger, som om nødvendigt aktualiseres ved hjælp af en sats, der afspejler kapitalomkostningerne for lufthavnsforvalteren. En positiv nettonutidsværdi angiver i princippet, at de pågældende aftaler ikke udløser nogen økonomisk fordel, mens en negativ nettonutidsværdi viser, at der findes sådan en fordel.

(532) Det skal bemærkes, at CCI's og Ryanairs argumenter om, at prisen på de markedsføringstjenester, som CCI har købt, svarer til eller er lavere end, hvad der kan anses for at være en »markedspris« for sådanne tjenester, ikke er relevante i forbindelse med denne vurdering. En hypotetisk markedsøkonomisk aktør, som lader sig lede af rentabilitetsudsigter, ville nemlig ikke være villig til at købe sådanne tjenester, heller ikke til en pris, der er lavere end eller lig med »markedsprisen«, hvis den forudså, at de meromkostninger, der var forbundet med aftalerne, på trods af disse tjenesters positive indvirkning på de pågældende ruter oversteg merindtægterne i diskonteret værdi. I et sådant tilfælde ville den ikke være villig til at betale »markedsprisen«, og den ville derfor logisk beslutte at klare sig uden de pågældende tjenester.

([146]) Se tabel 9.
([147]) Se betragtning 496.

b) Metodologiske overvejelser vedrørende rekonstruktion af forretningsplaner

(533) Under proceduren opfordrede Kommissionen Frankrig til at fremlægge skøn over rentabilitet, meromkostninger og merindtægter for de forskellige aftaler indgået mellem CCI og Ryanair/AMS, der kunne være foretaget før indgåelsen af disse aftaler. Som svar på denne opfordring anførte Frankrig, at La Rochelle lufthavn ikke havde foretaget nogen analyse, før markedsføringsaftalerne blev underskrevet, og derfor foretog en efterfølgende rekonstruktion af de forretningsplaner, der svarede til hver af de markedsføringsaftaler, der er omhandlet i tabel 9, samt en rekonstruktion af forretningsplanen i den aftale, der var indgået med Jet2 (under hensyntagen til de relevante parametre i de tilsvarende aftaler om lufthavnstjenester med henblik på analysen af de aftaler, der var indgået med disse to luftfartsselskaber). Formålet med denne retrospektive analyse er imidlertid at gentage den finansielle analyse, der skulle have været foretaget, inden markedsføringsaftalerne blev underskrevet, under hensyntagen til de data, som lufthavnen havde til rådighed på det pågældende tidspunkt.

1) Model til rekonstruktion af forretningsplaner

(534) Frankrig rekonstruerede med tilbagevirkende kraft forretningsplanerne ved hjælp af et »basisscenarie« med de antagelser, som en markedsøkonomisk aktør med rimelighed kunne have gjort. Denne analyse er baseret på antagelser om trafik, belægningsgrad, luftfarts- og ikkeluftfartsrelaterede indtægter pr. passager, driftsomkostninger pr. passager, markedsføringsudgifter og aftalernes løbetid. Med henblik på at beregne nettonutidsværdien af hver aftale rekonstruerede Frankrig en forretningsplan, der indeholdt følgende indtægts- og udgiftsposter:

Tabel 15

Model til rekonstruktion af forretningsplaner

Aftale [x]			
	År N	År N+1	Osv.
Antal rotationer om året (a)	*Se aftale*		
Antal flysæder (b)	*Se afsnit 7.2.1.5, litra b), nr. 2), nedenfor.*		
Antal udbudte sæder (c)	*c = a*b*2*		
Gennemsnitlig belastningsfaktor (d)	*Se afsnit 7.2.1.5, litra b), nr. 2), nedenfor.*		
Antal passagerer i alt (afrejsende og ankommende) (e)	*e=c*d*		
Landingsafgift (f)	*f=a*enhedsafgift som fastsat af CCI eller i aftalen om lufthavnstjenester*		
Parkeringsafgift for luftfartøjer (g)	*0 (se afsnit 7.2.1.5, litra b), nr. 3), nedenfor*		
Belysningsafgift (h)	*0 (se afsnit 7.2.1.5, litra b), nr. 3), nedenfor*		
Afgift for handicappede og bevægelseshæmmede (i)	*i=e*enhedsafgift som fastsat af CCI eller i aftalen om lufthavnstjenester/2*		
Passagerafgift (j)	*j=e*enhedsafgift som fastsat af CCI eller i aftalen om lufthavnstjenester/2*		
Groundhandlingydelser (k).	*0*		
Luftfartsrelaterede indtægter i alt (l)	*l=f+g+h+i+j+k*		
Ikkeluftfartsrelaterede indtægter (m)	*m=e*gradvist stigende enhedsavance Se afsnit 7.2.1.5, litra b), nr. 3), nedenfor*		

Aftale [x]			
	År N	År N+1	Osv.
Samlede indtægter (n)	***n=l+m***		
Meromkostninger (o)	*o=e*gradvist stigende enhedsomkostninger* *Se afsnit 7.2.1.5, litra b), nr. 4), nedenfor*		
Markedsføringsomkostninger (p)	*Se markedsføringsaftale*		
Samlede omkostninger (q)	***q=o+p***		
Gradvist stigende pengestrøm (r)	***r=n-q***		
NNV	$\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$ *Hvor:* — *v henviser til det år, hvor den pågældende aftale blev indgået, idet v=0 svarer til aftalens begyndelse.* — *u henviser til aftalens samlede løbetid (i år)* — *$r_v$er den gradvist stigende pengestrøm for aftalens år (v)* — *t er den valgte diskonteringssats* [1]		

[1] For alle aftaler har Frankrig anvendt en diskonteringssats på 6 %. Denne sats svarer til den sats, som Frankrig har foreslået i lignende sager, som Kommissionen allerede har skullet tage stilling til (jf. f.eks. Kommissionens afgørelse vedrørende Pau lufthavn, nævnt ovenfor i fodnote 12). På den anden side er aftalernes nettonutidsværdi nødvendigvis negativ uanset den anvendte diskonteringssats, da Kommissionens rekonstruktion af forretningsplaner (i basisscenariet) fører til årlige gradvist stigende pengestrømme, som alle er negative i den omfattede periode.

(535) Selv om Kommissionen generelt mener, at Frankrigs antagelser vedrørende indtægter pr. passager og aftalernes varighed er rimelige, er andre antagelser, som Frankrig har lagt til grund, ikke altid rimelige eller realistiske. For det første har Frankrig begået metodologiske fejl, der er fælles for alle rekonstruktioner (f.eks. undervurdering af meromkostningerne til luftfartsdrift og medtagelse af de lokale myndigheders bidrag til dækning af generelle markedsføringsudgifter som merindtægter). For det andet, som det vil blive fastslået i afsnittet om den individuelle vurdering af aftalerne, og de metodologiske fejl, der er fælles for alle de rekonstruktioner, som Frankrig har foretaget, er der andre specifikke metodologiske problemer forbundet med rekonstruktioner af visse forretningsplaner.

(536) Derfor har Kommissionen ved anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip foretaget sin egen analyse ved at rekonstruere meromkostningerne og merindtægterne ved de forskellige aftalekomplekser, sådan som en markedsøkonomisk aktør ville have beregnet dem på forhånd.

(537) Kommissionen foretog også en følsomhedsanalyse af den måde, hvorpå disse aftalers nettonutidsværdi blev beregnet, ved at variere nogle af antagelserne. For at gøre dette anvendte Kommissionen bevidst antagelser, som pr. definition er urealistiske, da de ikke blev anvendt i dens basisscenarie (et scenarie, hvor der allerede anlægges en positiv holdning til luftfartsselskabet). Sandsynligheden for, at disse antagelser opstår, eller de større og umiddelbare ændringer i forvaltningen af lufthavnen, som de ville kræve, er meget lav (se betragtning 575-578). Beregningen af nettonutidsværdien som følge af ændringen i disse parametre (hvis samtidige forekomst også statistisk set er mere end usandsynlig) er det »uforsigtige scenario« (se betragtning 574-578). Under alle omstændigheder ville dette scenarie være åbenbart urealistisk for en fornuftig og forsigtig investor, som ikke ville have nogen anden mulighed end at udelukke det.

(538) Forskellene i Frankrigs og Kommissionens vurderinger (navnlig antagelserne vedrørende driftsomkostninger og markedsføringsudgifter) giver anledning til store forskelle i det resultat, der blev opnået ved beregningen af aftalekompleksernes nettonutidsværdi. De forskellige trafikantagelser har en betydelig indvirkning på visse aftaler, mens antagelserne om belastningsfaktor har en begrænset indvirkning på det resultat, der er opnået ved beregningen af aftalernes nettonutidsværdi, uden at ændre Kommissionens konklusion om, hvorvidt nettonutidsværdien er negativ eller positiv.

1) Forventet gradvist stigende trafik og antal rotationer (aftaler med Ryanair og AMS)

(539) Kommissionens analyse bygger på den gradvist stigende trafik (med andre ord antal ekstra passagerer), som en markedsøkonomisk aktør, der forvalter La Rochelle lufthavn i CCI's sted, kunne har forudsagt ved indgåelsen af aftalerne. F.eks. for aftalekomplekset fra 2006 (markedsføringsaftale C og D og aftale om lufthavnstjenester 2 og 3) skal det fastslås, hvor mange passagerer forvalteren af La Rochelle lufthavn i 2006 kunne have forventet på ruten La Rochelle-London Stansted, som Ryanair skulle drive, i aftalens løbetid.

(540) Prognosen for gradvist stigende trafik blev beregnet ud fra antallet af ruter og afgange ifølge de forskellige aftaler om lufthavnstjenester og markedsføringsaftaler og antal årlige rotationer som følge deraf. Nogle aftaler omfatter mål i form af antal rotationer, andre aftaler omfatter mål i form af passagertal, mens andre ikke nævner nogen mål.

(541) For så vidt angår aftaler med tilbagevirkende kraft, der er undertegnet efter deres gennemførelsesdato (f.eks. aftale A), er det kun trafik, der er genereret efter undertegnelsen, der er taget i betragtning, da en aftale ikke kan generere trafik, før den er underskrevet.

(542) Kommissionens trafikprognoser er for størstedelens vedkommende lavere end dem, CCI anvender til at rekonstruere sine efterfølgende forretningsplaner, navnlig for visse markedsføringsaftaler, der indgås uden trafikmål. I ét tilfælde er de prognoser, som Kommissionen har anvendt, højere end de prognoser, som lufthavnen har anvendt. Disse korrektioner vil blive specificeret for hver foranstaltning (aftale eller aftalekompleks, der præsenteres i tabel 14).

(543) Kommissionen bemærker generelt, at overvurdering af trafikken er forbundet med følgende analytiske problemer. For det første overvurderer den rekonstruktion, som Frankrig har foretaget, den trafikmængde, der er indeholdt i aftalerne. En fornuftig aktør ville ikke foretage en sådan overvurdering uden yderligere forklaring (ikke givet af Frankrig for nogen af aftalerne).

(544) For det andet har Frankrig for visse aftaler med tilbagevirkende kraft (startdatoen for aftalen ligger forud for datoen for dens undertegnelse) baseret sin rekonstruktion på den trafik, der allerede var opnået inden aftalens undertegnelse. Det er tvivlsomt, om en fornuftig aktør ville afholde udgifter til markedsføringstjenester i forbindelse med allerede gennemførte flyvninger. I stedet ville en fornuftig aktør basere sig på den fremtidige trafik, der genereres af markedsføringsaftalen. Endelig er argumentet om, at en fornuftig investor kunne have taget hensyn til forretningsforbindelsen over en længere periode end aftalens løbetid, ikke baseret på nogen økonomisk analyse eller dokumentation, jf. betragtning 525-529.

(545) Desuden tog Kommissionen hensyn til kapaciteten af Ryanairs fly, hovedsagelig Boeing 737-800s (189 sæder) og i mindre grad Boeing 737-300s (148 sæder) eller BAe 146-300s (110 sæder).

(546) Kommissionen anvendte en belægningsgrad, der varierede fra år til år og svarede til gennemsnittet i de to foregående år (med en gennemsnitlig sats på 80 % for 2003 og 2004, som anvendt af CCI). Denne antagelse er den mest troværdige, idet den anvender tilgangen hos en lufthavnsforvalter, der anvender de mest direkte relevante oplysninger, som den råder over, ved udarbejdelsen af forretningsplanen. Denne metode gør det også muligt fra 2005 at basere sig på de belægningsgrader, der er observeret i de perioder, hvor markedsføringsaftalerne var i kraft, og dermed afspejle markedsføringstjenesternes eventuelle gavnlige virkning på antallet af passagerer, der benytter ruterne. I den forbindelse bemærker Kommissionen, at belægningsgraden for Ryanairs fly til La Rochelle mellem 2003 og 2013 faldt fra 81 % til 70 %, mens La Rochelle lufthavn anvendte langt mere optimistiske antagelser (mellem 75 % og 85 %) i udarbejdelsen af sine forretningsplaner.

Tabel 16

Luftfartøjers belægningsgrad

År	Belægningsgrad	Gennemsnitssats kendt for de to år, der går forud for dato T ([1])
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

([1]) For 2003 og 2004 er de to foregående år ikke relevante (ingen Ryanair-flyvninger). Scenariet med 80 % (Frankrigs basisscenarie) blev anvendt.

(547) Når en aftaleperiode ikke faldt sammen med det fulde kalenderår, tog Kommissionen hensyn hertil ved for hvert af aftalens driftsår at beregne den forventede trafik i forhold til det antal dage i løbet af året, som aftalen skulle gælde.

1) Merindtægter (aftaler indgået med Ryanair og AMS)

(548) Kommissionen har for hver transaktion, der var genstand for dens analyse, forsøgt at bestemme merindtægterne, dvs. de indtægter, som blev genereret af transaktionen, og sådan som en markedsøkonomisk aktør kunne have forudset dem.

(549) Ifølge »single till«-princippet mener Kommissionen, at der bør tages hensyn til såvel luftfartsrelaterede til ikkeluftfartsrelaterede indtægter.

— *Luftfartsrelaterede indtægter*

(550) Med hensyn til luftfartsrelaterede indtægter består disse af provenuet fra de forskellige afgifter, der skal betales af luftfartsselskaberne til lufthavnsforvalteren, nemlig:

— landingsafgiften, dvs. et beløb pr. rotation

— passagerafgiften, dvs. et beløb pr. rotation

— afgiften for groundhandlingydelser i form af et fast beløb pr. rotation fastsat i de forskellige aftaler om lufthavnstjenester

— »passagerafgiften«, dvs. et beløb pr. rotation

— »afgiften for belysning af start- og landingsbaner«, dvs. et beløb, der skal betales på grundlag af anvendelsen af reglerne for civil luftfart i tilfælde af starter og landinger om natten eller i dårlig sigtbarhed

— afgiften for assistance til handicappede og bevægelseshæmmede (»PHMR«-afgiften).

(551) Landingsafgiften og passagerafgiften, som CCI opkræver, er i princippet lovbestemte afgifter for adgang til lufthavnens infrastrukturer, som anvendes for alle de luftfartsselskaber, der benytter lufthavnen, efter et samråd og med efterfølgende offentliggørelse. Til de forskellige aftaler om lufthavnstjenester har Kommissionen som forventet enhedsbeløb for landings- og passagerafgiften valgt de gældende offentliggjorte afgifter på tidspunktet for indgåelse af aftalerne og indeksreguleret med 2 % om året, i det omfang det var rimeligt at forvente, at de lovbestemte afgifter ville stige hvert år for at følge med inflationen. I systemet med lovbestemte lufthavnsafgifter er der ikke fastsat en automatisk indeksregulering, men forvalteren har mulighed for at tilpasse afgifterne efterhånden efter en samrådsproces. Under disse betingelser vurderer Kommissionen, at en markedsøkonomisk aktør ville have opstillet den hypotese, at afgifterne ville blive forhøjet hvert år for at følge inflationen under hensyntagen til en inflationstakt på 2 %, som svarer til den takt, Den Europæiske Centralbank (ECB) har fastsat for euroområdet ([148]).

(552) Afgifterne for groundhandling er til gengæld ikke lovbestemte, men forhandles bilateralt. I La Rochelle lufthavn leveres groundhandlingydelserne af Atlantica. Der tages derfor ikke hensyn til disse ydelser i lufthavnens forretningsplan, og kun de huslejer, som Atlantica betaler til La Rochelle lufthavn, tages i betragtning (under »ikkeluftfartsrelateret fortjeneste«).

(553) Parkeringsafgifterne svarer til luftfartøjers brug af parkeringsinfrastruktur og -udstyr, undtagen privat infrastruktur. Taksterne afhænger af varigheden af parkeringen og luftfartøjets karakteristika. De forretningsplaner, der er udarbejdet med henblik på at vurdere rentabiliteten af de aftaler, der er indgået med Ryanair og Jet2, indeholder imidlertid ikke bestemmelser om betaling af parkeringsafgiften, i teorien fordi luftfartøjer parkerer i mindre end to timer, hvor luftfartsselskaberne ikke er forpligtet til at betale afgiften.

(554) Afgiften for belysning af start- og landingsbanen er fastsat i den takstplan, som lufthavnen offentliggør for hver flyvning om natten eller i dårlig sigtbarhed, der kræver brug af banelys. De forretningsplaner, der er udarbejdet for at vurdere rentabiliteten af de aftaler, der er indgået med Ryanair og Jet2, indeholder imidlertid ikke nogen belysningsafgift, da flyvningerne foretages i løbet af dagen.

(555) Endelig skal der også tages hensyn til afgiften for assistance til handicappede og bevægelseshæmmede (»PHMR«-afgiften). Dette gælder for hver afrejsende passager (0,50 EUR pr. passager fra juni 2008).

(556) For at beregne summen af de ovennævnte lufthavnsafgifter, som en markedsøkonomisk aktør ville have forventet af hver aftal, har Kommissionen anvendt de prognoser for antallet af rotationer (for landingsafgiften) og antallet af tilsvarende passagerer (for passager- og PHMR-afgiften), der fastsættes i hver aftale, og ganget dem med enhedsbeløbet for hver afgift.

— *Ikkeluftfartsrelaterede indtægter*

(557) La Rochelle lufthavn vurderede de gradvist stigende ikkeluftfartsrelaterede avancer i forbindelse med passagertrafik. Disse avancer dækker parkeringsanlæg, restauranter og andre virksomheder, der er beliggende i lufthavnen, samt avancer i forbindelse med salg af brændstof og leje. Der er tale om avancer og ikke indtægter, da inputomkostninger fratrækkes. Ved rekonstruktion af forretningsplaner skal der derfor ikke fratrækkes omkostninger for at fastslå lufthavnsforvalterens gradvist stigende avance.

(558) Kommissionen finder det generelt sandsynligt, at en forsigtig markedsøkonomisk aktør ville have fastsat den gradvist stigende ikkeluftfartsrelaterede avance, da den indgik en ny aftale på grundlag af de gradvist stigende ikkeluftfartsrelaterede avancer i det foregående år, svarende til det bedste kendte skøn. Dette er den vurdering, som La Rochelle lufthavn har udarbejdet. I det særlige tilfælde med La Rochelle lufthavn tager Kommissionen imidlertid hensyn til de investeringer, der blev foretaget mellem 2003 og 2013 vedrørende opførelse af parkeringsanlæg, restauranter og butikker. Hvis der kun tages hensyn til tidligere konstaterede avancer ved vurderingen af rentabiliteten af en ny aftale, vil det betyde, at man ikke fremover vil tage hensyn til kendte projekter til udvikling af ikkeluftfartsrelaterede

([148]) »In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term«. Se http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

aktiviteter (f.eks. i forbindelse med nye investeringer, der sættes i drift) og dermed begrænse vækstudsigterne for ikkeluftfartsrelaterede merindtægter for strengt. Kommissionen rekonstruerede derfor forretningsplanerne ved at antage, at den ikkeluftfartsrelaterede avance pr. passager, der skal tages i betragtning, på tidspunktet for undertegnelsen af en ny aftale, svarer til den gennemsnitlige ikkeluftfartsrelaterede avance i det foregående år ganget med en »fremadrettet« justeringskoefficient, der afspejler de forventede udsigter for nye investeringer (parkeringsanlæg, kommercielle områder). Justeringskoefficienten varierer fra år til år afhængigt af de projekter, som lufthavnen planlægger, og den forventede ikkeluftfartsrelaterede avance svarer til den, som lufthavnsforvalteren med rimelighed kan forvente over flere år (og ikke kun i det efterfølgende år):

Tabel 17

Gennemsnitlig ikkeluftfartsrelateret avance

År	Ikkeluftfartsrelateret avance år n-1 (EUR pr. passager)	»Fremadrettet« justeringskoefficient	»Fremadrettet« gennemsnitlig ikkeluftfartsrelateret avance anvendt af Kommissionen
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

(559) Stigningen i justeringskoefficienten i nogle år afspejler indførelsen af nye ikkeluftfartsrelaterede tjenester i perioden (parkeringsanlæg i 2006, restaurant i 2008, butikker i 2009). I mangel af en vurdering fra CCI af de forventede ikkeluftfartsrelaterede avancer ved undertegnelsen af nye aftaler er denne tilgang en metode til at vurdere de forventede avancer for nye ikkeluftfartsrelaterede aktiviteter. De gradvist stigende ikkeluftfartsrelaterede avancer pr. passager, som Kommissionen har anvendt, er i gennemsnit [15-20] % højere end CCI's, og Kommissionens rekonstruktioner maksimerer derfor den gradvist stigende rentabilitet af de aftaler, som lufthavnen og Ryanair har indgået. Kommissionen bemærker, at korrektionen af den gennemsnitlige årlige avance er endnu højere end den, som Oxera foreslog i undersøgelsen af 4. december 2015 ([149]), ifølge hvilken starten på Ryanairs drift i en stikprøve på 29 lufthavne fører til en stigning på ca. 12,0-13,7 % i ikkeluftfartsrelaterede indtægter pr. afrejsende passager i faste priser.

([149]) Oxeras undersøgelse af 4.12.2015, »The impact of Ryanair's operations on airports non-aeronautical revenue«.

(560) Kommissionen er også af den opfattelse, at en markedsøkonomisk aktør ville have forudset indekseringen af denne avance over tid for hvert år, der var omfattet af et nyt sæt aftaler, for at afspejle inflationen. Kommissionen anvendte i denne forbindelse en sats på 2 % om året ([150]).

(561) Under alle omstændigheder har Kommissionen valgt at anvende antagelser om ikkeluftfartsrelaterede overskud, der overstiger dem, der anvendes af La Rochelle lufthavn, for at tage hensyn til udviklingen af parkering, catering og kommercielle aktiviteter i perioden 2003-2013.

1) Meromkostninger (aftaler indgået med Ryanair og AMS)

(562) De meromkostninger, som kunne forventes på forhånd ved hver transaktion (omfattende en aftale om lufthavnstjenester og en markedsføringsaftale) af en markedsøkonomisk aktør, der forvalter lufthavnen i CCI's sted, falder inden for følgende kategorier:

— omkostningerne ved køb af markedsføringstjenester

— meromkostningerne ved de investeringer, der skyldes transaktionen

— de driftsmæssige meromkostninger, nemlig driftsomkostninger (personale, diverse indkøb osv.), som sandsynligvis vil påløbe ved gennemførelsen af transaktionen.

(563) Med hensyn til omkostningerne i forbindelse med markedsføringsaftalerne bemærker Kommissionen, at Frankrig med urette udelukkede de bidrag, der blev ydet af de lokale myndigheder (departementet Charente-Maritime og Communauté d'agglomération de La Rochelle) til dækning af CCI-lufthavns generelle markedsføringsudgifter, fra markedsføringsomkostningerne.

(564) Som fastslået i betragtning 294-302 burde Frankrig have medregnet alle de beløb, som CCI-lufthavn havde betalt til Ryanair, eftersom bidragene fra de forskellige lokale myndigheder udgør finansiering af lufthavnens normale driftsomkostninger. Det var således CCI-lufthavn, der rådede over de budgetbevillinger, der skulle finansiere markedsføringstjenesterne, og som bar alle de dermed forbundne forvaltningsrisici.

(565) Det skal endvidere bemærkes, at for at afgøre, om de aftaler, som La Rochelle lufthavn har indgået med Ryanair og Jet2, har medført en fordel for disse selskaber, skal La Rochelle lufthavns adfærd sammenlignes med adfærden hos en lufthavnsforvalter, der opererer på normale markedsøkonomiske vilkår. En markedsøkonomisk aktør skal pr. definition finansiere sine egne aktiviteter. Det fremgår i øvrigt af punkt 63 i retningslinjerne af 2014, at for at en aftale med et luftfartsselskab kan anses for at være i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, »skal [lufthavnen] godtgøre, at den [...] er i stand til at dække alle omkostninger hidrørende fra aftalen [...]«.

(566) Det fremgår endvidere af retningslinjerne fra 2014, at »[f]or at vurdere, om en aftale indgået af en lufthavn med et luftfartsselskab er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip, skal forventede ikke-luftfartsrelaterede indtægter, som hidrører fra luftfartsselskabets aktiviteter, medregnes sammen med lufthavnsafgifter fradraget eventuelle prisnedslag, markedsføringsstøtte og incitamentsordninger« ([151]), og det angives, at »alle forventede meromkostninger, som lufthavnen afholder i forbindelse med luftfartsselskabets aktiviteter i lufthavnen, [skal] også medregnes« ([152]).

([150]) Af samme grund anvendte Kommissionen en indeksering på 2 % på lufthavnsafgifter og driftsmæssige meromkostninger.
([151]) Punkt 64 i retningslinjerne fra 2014.
([152]) Fodnote 62 i retningslinjerne fra 2014.

(567) Endelig ville det, hvis offentlige finansielle bidrag kunne udelukkes fra markedsføringsomkostninger i forretningsplaner, betyde, at ethvert urentabelt projekt eller enhver urentabel transaktion kunne bringes i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip blot ved, at der ydes tilstrækkelig offentlig støtte. Denne tilgang ville fratage artikel 107 TEUF sin effektive virkning og være i strid med princippet om, at analysen af, om der foreligger statsstøtte, indebærer, at det fastslås, om virksomheden har opnået »en økonomisk fordel, som den ikke ville have opnået under sædvanlige markedsbetingelser« ([153]).

(568) Af ovennævnte grunde finder Kommissionen, at enhver offentlig støtte, der er øremærket til markedsføringsudgifter (selv om den ikke er specifik for en bestemt aftale eller et bestemt aftalekompleks), ikke kan trækkes fra markedsføringsomkostningerne i den rentabilitetsanalyse, som det markedsøkonomiske investorprincip er baseret på. Kommissionen har derfor taget hensyn til alle de beløb, der er fastsat i de forskellige markedsføringsaftaler, i forbindelse med rekonstruktionen af de forretningsplaner, der er knyttet til undertegnelsen af de aftaler, der er omhandlet i tabel 14.

(569) De gebyrer for markedsføringstjenester, der er fastsat i aftalerne, afspejler ikke nødvendigvis faktisk betalte beløb, idet visse begivenheder, der lå senere end indgåelsen af aftalerne, medførte en afvigelse fra de oprindeligt forventede beløb. Det er bl.a. tilfældet, når aftalen er blevet ophævet før udløbet. Der skal imidlertid ikke tages hensyn til disse begivenheder ved anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip, da de indtræder efter aftalernes indgåelse.

(570) Hvad angår meromkostninger til investeringer, bør det bemærkes, at der ifølge Frankrig ikke krævedes investeringer i La Rochelle lufthavn på grund af de forskellige aftaler, som er genstand for nærværende undersøgelse. Således og på baggrund af, at der ikke findes dokumentation for, at en markedsøkonomisk aktør ville have forventet at skulle foretage bestemte investeringer på grund af en eller flere aftaler blandt dem, der er genstand for den formelle undersøgelsesprocedure, er der ikke medregnet meromkostninger til investering i denne analyse.

(571) Med henblik på at anslå de driftsmæssige meromkostninger kan Kommissionen ikke anvende den rekonstruktion, som Frankrig og CCI har fremlagt. CCI har anslået de variable omkostninger til maksimalt 55 000 EUR om året (eksklusive markedsføringsudgifter) for trafik på ca. 200 000 passagerer, dvs. en gennemsnitlig omkostning på 0,27 EUR pr. passager, men der er ikke givet nogen forklaring på den metode, der er anvendt til at beregne dette skøn. Desuden afspejler dette skøn ikke de faktiske meromkostninger ved La Rochelle lufthavn: Ikke blot er skønnet på 0,27 EUR pr. passager meget forskelligt fra Oxeras skøn ([154]) for andre lufthavne, for hvilke Kommissionen har indledt en formel undersøgelsesprocedure ([155]), men de finansielle data for La Rochelle lufthavn viser også, at meromkostningerne til luftfartsdrift i gennemsnit er 3,83 EUR pr. passager i perioden.

(572) Kommissionen rekonstruerede de driftsmæssige meromkostninger, eksklusive markedsføringsomkostninger, på grundlag af oplysninger fra Frankrig (lufthavnens resultatopgørelse og balance). Her fulgte Kommissionen følgende fremgangsmåde:

— Udtræk af årlige driftsomkostninger til passagerbefordring på grundlag af CCI-lufthavns regnskaber. Disse omkostninger er begrænset til driftsomkostninger og tager ikke hensyn til kapitalomkostningerne (afskrivninger). Denne antagelse undervurderer sandsynligvis de reelle meromkostninger, da en del af afskrivningen på investeringerne svarer til de omkostninger, der er forbundet med den gradvist stigende drift af lufthavnen til håndtering af nye passagerer (Oxera, som af Ryanair fik til opgave at analysere situationen i andre lufthavne, tog hensyn til visse afskrivninger for at beregne de gradvist stigende driftsmæssige meromkostninger) ([156]).

([153]) Dom af 29. april 1999, Kongeriget Spanien mod Kommissionen, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, præmis 41, se også Kommissionens afgørelse (EU) 2018/628 af 11. november 2016 i statsstøttesag SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) gennemført af Østrig til fordel for Klagenfurt lufthavn, Ryanair og andre luftfartsselskaber, der benytter lufthavnen (EUT L 107 af 26.4.2018, s. 1), betragtning 381, litra b).

([154]) Undersøgelser af 13. juni, 11. september, 22. september, 10. oktober og 6. november 2014 foretaget af Oxera.

([155]) Kommissionens afgørelse af 16. oktober 2013, Spanien — Statsstøttesag SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) — Påstået støtte til Ryanair og andre luftfartsselskaber og mulig støtte til Gerona lufthavn og Reus lufthavn (EUT C 120 af 23.4.2014, s. 24), Kommissionens afgørelse af 30. maj 2012, Frankrig — Statsstøttesag SA.33960 (2012/C) (ex 2012/NN) Beauvais lufthavn (EUT C 279 af 14.9.2012, s. 23), Kommissionens afgørelse af 4. april 2012, Frankrig — Carcassonne lufthavn, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (EUT C 254 af 23.8.2012, s. 11).

([156]) Undersøgelse af 31.5.2013 foretaget af Oxera, »Economic MEIP Assessment: profitability analysis — La Rochelle«, vedlagt Ryanairs bemærkninger af 31.05.2013, afsnit 2.5, side 10 og 12.

— Fradrag af driftsomkostninger, der er forbundet med statslige opgaver, og som dækkes af statsfinansiering.

— Fradrag af omkostninger, der dækkes af tilskud i forbindelse med public service-forpligtelser eller tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.

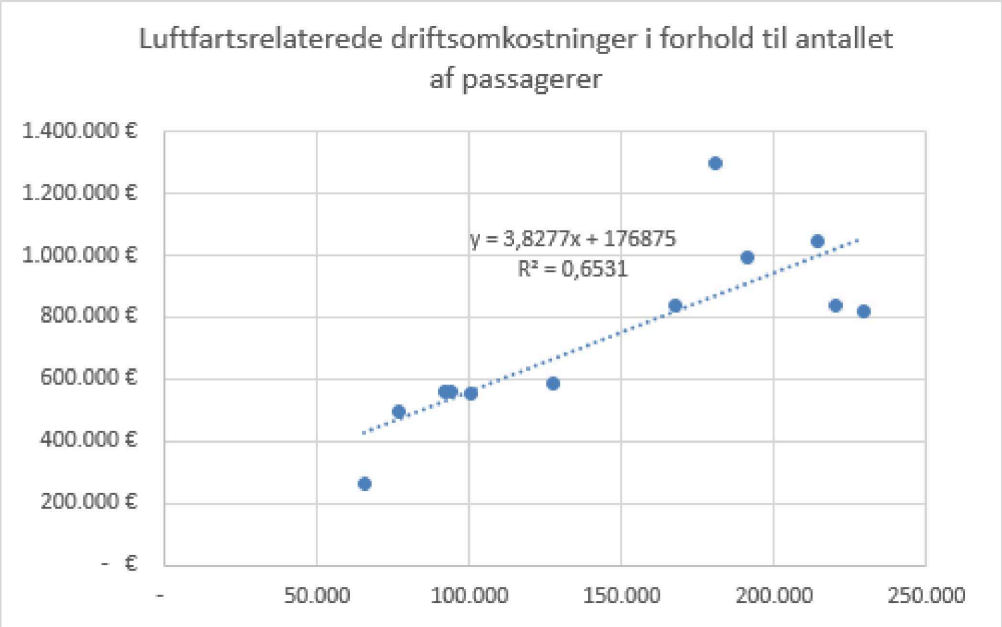
— Fradrag af omkostninger svarende til betalingerne for de markedsføringstjenester, der er fastsat i de markedsføringsaftaler, der er indgået med luftfartsselskaberne (i betragtning af, at disse udgifter allerede er taget særskilt i betragtning ved rekonstruktionen af de omtvistede foranstaltningers rentabilitet. De er således opført under omkostningsposten (p) i tabel 15.

— Fradrag af driftsomkostninger i forbindelse med ikkeluftfartsrelaterede indtægter. I mangel af data fra CCI anslog Kommissionen driftsomkostningerne i forbindelse med ikkeluftfartsrelaterede indtægter. Dette skøn blev foretaget ved at anvende procentdelen af ikkeluftfartsrelaterede indtægter fra lufthavnens samlede indtægter på de årlige driftsomkostninger ([157]). Denne procentsats varierede mellem 19 % og 41 % fra 2001 til 2010 med et gennemsnit på 26 %. Denne metode kan umiddelbart overvurdere de driftsomkostninger, der er forbundet med ikkeluftfartsrelaterede indtægter, da ikkeluftfartsrelaterede tjenester er forholdsmæssigt mere kapitalintensive og mindre omkostningskrævende end luftfartsrelaterede tjenester ([158]). Dette er under alle omstændigheder det bedste skøn, hvis der ikke foreligger andre oplysninger fra Frankrig.

— Analyse af udviklingen i de luftfartsrelaterede driftsomkostninger beregnet på grundlag af ændringer i passagertallet. Nedenstående graf viser forholdet mellem luftfartsrelaterede driftsomkostninger og antallet af passagerer og den komparative udvikling i de luftfartsrelaterede driftsomkostninger og passagertallet. Denne graf viser tydeligt, at de luftfartsrelaterede driftsomkostninger stiger i takt med passagertrafikken, hvilket ikke ville være tilfældet, hvis meromkostningerne blev begrænset til 55 000 EUR pr. 200 000 passagerer.

Figur 1 —

Luftfartsrelaterede driftsomkostninger i forhold til antallet af passagerer



Kilde: Oplysninger om La Rochelle lufthavn. Kommissionens analyse.

([157]) Opnået efter fradrag af omkostninger i forbindelse med statslige opgaver, omkostninger, der dækkes af kompensation for public service-forpligtelser eller tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, markedsføringsomkostninger og afskrivninger.

([158]) F.eks. medfører opførelsen af butikker eller parkeringsanlæg betydelige byggeomkostninger, men relativt lave driftsomkostninger, når koncessionen er givet.

(573) Denne analyse viser, at ændringen i antallet af passagerer og udviklingen i driftsomkostningerne også hænger nøje sammen. Denne analyse er fortsat gældende på trods af mere uregelmæssige årlige omkostningsændringer (som Frankrig ikke har givet nogen begrundelse for). De luftfartsrelaterede meromkostninger, der er rekonstrueret på grundlag af årlige data, justeret for den årlige inflation registreret af Frankrig, er på 3,83 EUR pr. passager i 2006 (halvvejs mellem 2001 og 2011). Kommissionen vil justere disse omkostninger svarende til en inflationsrate på 2 % i de øvrige år (negativ før 2006, nul i 2006 og positiv efter 2006) ([159]).

1) Følsomhedsanalyse

(574) I forbindelse med rekonstruktionen af forretningsplanerne for hvert sæt aftaler foretog Kommissionen systematisk en følsomhedsanalyse for at teste den pågældende rekonstruktions robusthed. Med henblik herpå varierede den følgende fire parametre for (urimeligt og uforsigtigt) at øge rentabiliteten af de pågældende aftaler (hvilket førte til et alt for optimistisk scenarie for lufthavnsforvalteren og de luftfartsselskaber, der havde indgået de relevante aftaler): antal rotationer pr. år, belægningsgrad, ikkeluftfartsrelaterede indtægter og luftfartsrelaterede driftsmæssige meromkostninger.

(575) For så vidt angår antallet af rotationer pr. år, som vil blive specificeret for hvert sæt aftaler, der er anført i tabel 14, har Kommissionen fastsat et mere ambitiøst rotationsmål end det, der følger af de analyserede aftaler. Dette mål blev fastsat vilkårligt og var ikke baseret på faktiske eller retlige elementer eller nogen prognoser. En forsigtig lufthavnsforvalter ville ikke hæve målet på en sådan måde i basisscenariet i sin forretningsplan.

(576) I sit alternative scenarie anvendte Kommissionen en belægningsgrad på 85 %, som på intet tidspunkt blev observeret i den betragtede periode, men som Kommissionen har vedtaget i forbindelse med rekonstruktioner i andre nylige afgørelser vedrørende franske lufthavne. En forsigtig lufthavnsforvalter ville ikke øge belægningsgraden på en sådan måde i basisscenariet i sin forretningsplan, da den ikke afspejler de pågældende ruters særlige karakteristika.

(577) For ikkeluftfartsrelaterede indtægter forhøjede Kommissionen i sit alternative scenarie den ikkeluftfartsrelaterede enhedsavance med 20 % i forhold til basisscenariet, for hvilket beregningsmetoden er beskrevet i betragtning 557-561, og som allerede er baseret på gunstigere antagelser end dem, Frankrig har fremlagt. En forsigtig lufthavnsforvalter ville ikke foretage en sådan forhøjelse i basisscenariet i sin forretningsplan, da den ikke er baseret på realistiske udsigter.

(578) For så vidt angår de driftsmæssige meromkostninger anvendte Kommissionen i sit alternative scenarie en reduktion på 50 % i forhold til basisscenariet, for hvilket beregningsmetoden er beskrevet i betragtning 533 og 534.

(579) Den nettonutidsværdi, der er beregnet som følge af variationen af disse fire parametre, udgør således et alternativt scenarie, som Kommissionen betragter som et »uforsigtigt scenarie«.

a) Individuel analyse af de aftalekomplekser, der er indgået med Ryanair/AMS

(580) Frankrig fremlagde en individuel analyse af hver markedsføringsaftale (under hensyntagen til de gældende aftaler om lufthavnstjenester). Selv om Kommissionen er af den opfattelse, at visse aftaler er indbyrdes forbundne og derfor bør betragtes som en enkelt transaktion, vil der blive foretaget en rentabilitetsanalyse for hver markedsføringsaftale, som bekræfter analysen af hvert aftalekompleks.

([159]) Kommissionen foretrak en flerårig rekonstruktion af de driftsmæssige meromkostninger i stedet for en rekonstruktion fra år til år. I teorien vil en rekonstruktion fra år til år baseret på de finansielle data for det foregående år også simulere viden om de driftsmæssige meromkostninger, som CCI ville have haft ved undertegnelsen af en ny aftale. De data, som Frankrig har fremlagt, gjorde det imidlertid ikke muligt at foretage en sådan analyse, da de fremlagte finansielle data omfattede store stigninger eller fald, der ikke kunne forklares, mellem hvert år. En analyse fra år til år ville således have konkluderet, at meromkostningerne i nogle år var negative, hvilket betyder, at CCI ville have haft interesse i at investere for store beløb i nye aftaler med luftfartsselskaber, mens meromkostningerne i andre år ville have været så høje, at CCI ville have haft en fordel ved at lukke lufthavnen. Da der ikke forelå elementer, der gjorde det muligt at rekonstruere de årlige finansielle strømme, baserede Kommissionen sig derfor på en flerårig tilgang.

(581) Resultaterne af den rekonstruktion af rentabiliteten for aftalekomplekserne (som anført i tabel 14), som Frankrig og Kommissionen har foretaget i sit basisscenarie og »uforsigtige« scenarie (og for de individuelle aftaler eller aftalekomplekser, der er nævnt i følgende afsnit), fremgår af følgende tabel:

Tabel 18

Nettonutidsværdi af aftaler og aftalekomplekser indgået med Ryanair/AMS

(1 000 EUR)

	Nettonutidsværdi		
Aftalekompleks	Frankrigs scenarie	Kommissionens basisscenarie	»Uforsigtigt« scenarie
1-A	[…]	[- 350, - 250]	[- 200, - 100]
B	[…]	[- 900, - 800]	[- 450, - 350]
2-C	[…]	[- 1 150, - 1 050]	[- 400, - 300]
3-D	[…]	[- 650, - 550]	[- 300, - 200]
2-3-C-D	ikke rekonstrueret	[- 1 750, - 1 650]	[- 650, - 550]
E	[…]	[- 150, - 50]	[0, 100]
F	[…]	[- 100, 0]	[- 100, 0]-
G	[…]	[- 700, - 600]	[- 150, - 50]
H	[…]	[- 200, - 100]	[- 100, 0]
I	[…]	[- 250, - 150]	[- 100, 0]
J	[…]	[- 100, 0]	[- 100, 0]
HJ	ikke rekonstrueret	[- 250, - 150]	[- 100, 0]
GHIJ	ikke rekonstrueret	[- 1 200, - 1 100]	[- 200, - 100]
6-K	[…]	[- 2 150, - 2 050]	[- 1 150, - 1 050]
L	[…]	[- 100, 0]	[- 100, 0]
7-M	[…]	[- 300, - 200]	[- 150, - 50]
N	[…]	[- 150, - 50]	[- 100, 0]
7-M-N	ikke rekonstrueret	[- 400, - 300]	[- 150, - 50]

(582) De særlige karakteristika ved hvert aftalekompleks, som er relevante for denne analyse, vil blive beskrevet i de følgende afsnit. For det første vil Kommissionen undersøge, om rekonstruktionen af forretningsplanerne for den pågældende aftale eller det pågældende aftalekompleks er metodisk forsvarlig. Kommissionen har allerede i denne forbindelse nævnt, at Frankrig begik fejl, der var fælles for alle aftalerne (eller i det mindste hyppigt forekom i de fleste af dem), navnlig med hensyn til:

— overvurdering af den forventede trafik ([160])

— foretagelse af en forkert vurdering af ikkeluftfartsrelaterede indtægter ([161])

([160]) Se betragtning 543-546.
([161]) Se betragtning 557-561.

— udelukkelse af de lokale myndigheders bidrag til de generelle markedsføringsudgifter i merindtægterne ([162]) ved beregningen af omkostningerne i forbindelse med markedsføringsaftalerne

— undervurdering af de luftfartsrelaterede driftsmæssige meromkostninger ([163])

— hyppig anvendelse af en uberettiget belægningsgrad ([164]).

(583) Som allerede anført i betragtning 535 og 536 er rekonstruktionerne i hver forretningsplan, ud over de fælles metodefejl, der er nævnt ovenfor, imidlertid behæftet med andre specifikke metodologiske problemer, som vil blive beskrevet i de følgende betragtninger for hvert aftalekompleks. Kommissionen vil fremlægge sin egen analyse ved at rekonstruere et »basisscenarie« og et »uforsigtigt« scenarie som forklaret i betragtning 574.

1) Aftalekompleks 1-A

— *Frankrigs rekonstruktion af forretningsplanen for aftale A*

(584) Frankrig foreslog en rekonstruktion for aftale A på grundlag af parametrene for aftale om lufthavnstjenester 1.

(585) Ud over de metodologiske fejl, der er fælles for alle de rekonstruktioner, som Frankrig har foretaget, og som er beskrevet i afsnit 7.2.1.5, litra b), viser rekonstruktionen af forretningsplanen for aftale A andre specifikke metodologiske problemer.

(586) I den rekonstruerede forretningsplan for aftale A fastsatte Frankrig antallet af gradvist stigende rotationer som følge af markedsføringsaftalen til 350. Dermed overvurderede Kommissionen antallet af ruter, der skulle drives af Ryanair, hvis eneste faste forpligtelse var 340 ruter i løbet af året.

(587) Frankrig gik også fejlagtigt ud fra, at en fornuftig lufthavnsforvalter ville have accepteret at betale for markedsføringstjenesterne før datoen for underskrivelsen af aftalen (aftale A blev undertegnet den 1. december 2003 for perioden fra den 1. maj 2003 til den 31. december 2003).

(588) Kommissionen finder derfor, at den rekonstruktion af forretningsplanen for aftale A, som Frankrig har fremlagt, ikke kan accepteres.

— *Kommissionens rekonstruktion af forretningsplanerne for aftalekompleks 1-A*

(589) Kommissionen rekonstruerede forretningsplanen for aftalekompleks 1-A. Med henblik herpå anvendte Kommissionen ud over de korrigerede parametre, der gælder for alle aftalerne ([165]), følgende specifikke parametre:

— kapacitet på 110 sæder pr. fly for aftale A (i 2013 brugte Ryanair fly med en kapacitet på 110 sæder, og ved underskrivelsen af aftalen i december 2013 kunne CCI-lufthavn ikke være uvidende om denne faktor)

— antal gradvist stigende rotationer: 40 i henhold til aftale A (skøn over det forventede antal gradvist stigende rotationer mellem undertegnelsen af aftale A den 1. december 2003 og dens udløb den 31. december 2003 ([166]))

([162]) Se betragtning 563-568.
([163]) Se betragtning 570-573.
([164]) Se betragtning 542-547.
([165]) Se betragtning 539-579 for nærmere oplysninger om disse parametre.
([166]) Overslaget blev beregnet på følgende måde: Frankrig anførte, at Ryanair i 2003 havde foretaget 288 rotationer i La Rochelle lufthavn, alle til London Stansted. Dette tal var mere eller mindre endeligt pr. 1. januar 2003, hvor CCI-lufthavn underskrev aftale A med Ryanair. En investor ville have anvendt dette historiske trafiktal til at anslå antallet af flyvninger pr. år, der kunne forventes i den resterende måned af aftalen, der stadig skulle gennemføres (december 2003). Hvis dette tal fordeles over aftalens løbetid (otte måneder), kan antallet af flyvninger anslås pro rata temporis for den sidste måned af aftalen (december 2003) til 288*1/8 eller 36. Af forsigtighedshensyn afrundede Kommissionen dette tal op til 40 rotationer.

— belægningsgraden beregnet som gennemsnittet af belægningsgraderne i de to år, der gik forud for det år, hvor markedsføringsaftalen blev indgået (80 %, som også anslået af Frankrig)

— 100 % betaling for de markedsføringstjenester, der var fastsat i aftalerne.

(590) Som det fremgår af resultatet af rekonstruktionen af forretningsplanen for aftalekompleks 1-A i tabel 18, er nettonutidsværdien af dette aftalekompleks negativ.

(591) Som anført i betragtning 574-579 fandt Kommissionen det også korrekt at foretage en følsomhedsanalyse for at teste, om rekonstruktionens basisscenarie var robust. Med henblik herpå varierede den som forklaret fire parametre på en meget gunstig måde for at øge rentabiliteten af de pågældende aftaler: belægningsgraden er fastsat til 85 %, den ikkeluftfartsrelaterede avance steg med 20 %, de driftsmæssige meromkostninger blev reduceret med 50 %, og endelig steg antallet af årlige rotationer. For så vidt angår sidstnævnte parameter, justeret for hver rekonstruktion af forretningsplanen, vedtog Kommissionen for aftale A et hypotetisk scenarie (ikke påvist af Frankrig), hvor aftalen om lufthavnstjenester, der blev indgået den 1. december 2003, blev anset for at afspejle CCI-lufthavns og Ryanairs forhandlingsposition pr. 1. april 2003 og kendskab til trafikken pr. 1. december 2003. I denne hypotetiske situation anslås antallet af rotationer pr. år til 288, hvilket svarer til det faktiske antal gennemførte rotationer, som stort set var kendt pr. 1. december 2003. I dette alternative scenarie er nettonutidsværdien for aftalekompleks 1-A stadig negativ.

2) Aftale B

— *Frankrigs rekonstruktion af forretningsplanen for aftale B*

(592) Frankrig foreslog en rekonstruktion for aftale B på grundlag af parametrene for aftale om lufthavnstjenester 1.

(593) Ud over de metodologiske fejl, der er fælles for alle de rekonstruktioner, som Frankrig har foretaget, og som er beskrevet i afsnit betragtning 539-579, viser rekonstruktionen af forretningsplanen for aftale B andre specifikke metodologiske problemer.

(594) For det første er det tvivlsomt, om en fornuftig lufthavnsforvalter ville have indgået en aftale, hvori Ryanairs markedsføringsforpligtelser var endnu mindre specifikke end i aftale A ([167]). En fornuftig lufthavnsforvalters eneste formål er at drive lufthavnen med fortjeneste. En stigning i trafikken er imidlertid ikke en garanti for markedsføringstjenesternes rentabilitet, og en fornuftig lufthavnsforvalter ønsker at opnå størst mulig økonomisk effektivitet af sine udgifter. En fornuftig forvalter ville derfor søge at opnå størst mulig effektivitet fra alle indkøbte markedsføringstjenester. Det er derfor tvivlsomt, om en forvalter, der går op i rentabilitet, vil indgå en aftale, hvis vilkår ikke var præcist defineret eller kvantificeret (antallet af viste links, varigheden af visningen på Ryanairs websted og hyppigheden er ikke defineret), hvis effektivitet og virkning ikke kan vurderes af lufthavnsforvalteren. Ingen fornuftig lufthavnsforvalter ville være villig til at underskrive en aftale uden at kunne foretage bare en overfladisk vurdering af dens indvirkning på benyttelsen af de pågældende ruter og transaktionens rentabilitet.

(595) Kommissionen bemærker endvidere, at den rekonstruktion, som Frankrig har foretaget, er behæftet med en anden specifik metodefejl. Frankrig anvendte en løbetid på tre hele år med 340 rotationer om året, selv om aftalen kun løb i to år og fire måneder, hvilket påvirker antallet af rotationer og det gebyr for markedsføringstjenester, der anvendes i rekonstruktionen.

(596) Kommissionen finder derfor, at den rekonstruktion af forretningsplanen for aftale B, som Frankrig har fremlagt, ikke kan accepteres.

([167]) Ryanairs eneste forpligtelse til at promovere La Rochelle fremgår af aftale A: »Ryanair offentliggør weblinks til turistwebsteder i overensstemmelse med destinationen (bortset fra websteder med en direkte reservationsfunktion online for indkvartering, billeje eller enhver anden tjeneste, der leveres online direkte af Ryanair) for at lette internetbaseret promovering af tjenesteydelserne over for brugerne af Ryanairs websted www.ryanair.com«.

— *Kommissionens rekonstruktion af forretningsplanen for aftale B*

(597) Kommissionen rekonstruerede forretningsplanen for aftale B. Med henblik herpå anvendte Kommissionen ud over de korrigerede parametre, der gælder for alle aftalerne ([168]), følgende specifikke parametre:

— luftfartøjskapacitet på 148 passagerer (som foreslået af Frankrig)

— antal gradvist stigende rotationer: 199 rotationer pr. år for det første år af aftalen (undertegnet den 3. juni 2004), 340 rotationer pr. år for det andet år af aftale B, 123 for det sidste år af aftale B (der udløb den 30. april 2006)

— overslag over belægningsgraden forstået som gennemsnittet af belægningsgraderne i de to år, der gik forud for det år, hvor markedsføringsaftalen blev indgået (80 %, som også anslået af Frankrig uden begrundelse)

— 100 % betaling for de markedsføringstjenester, der var fastsat i aftalerne.

(598) Som det fremgår af resultatet af rekonstruktionen af forretningsplanen for aftale B i tabel 18, er nettonutidsværdien af dette aftalekompleks negativ.

(599) Som anført i afsnit 7.2.1.5, litra b), nr. 5), fandt Kommissionen det også korrekt at foretage en følsomhedsanalyse for at teste, om rekonstruktionens basisscenarie var robust. Med henblik herpå varierede den som forklaret fire parametre urimeligt og uforsigtigt for at øge rentabiliteten af de pågældende aftaler: Belægningsgraden er fastsat til 85 %, den ikkeluftfartsrelaterede avance steg med 20 %, de driftsmæssige meromkostninger blev reduceret med 50 %, og endelig steg antallet af årlige rotationer. For så vidt angår sidstnævnte parameter, justeret for hver rekonstruktion af forretningsplanen, vedtog Kommissionen for aftale B et hypotetisk scenarie (ikke påvist af Frankrig), hvor aftalen om markedsføringstjenester, der blev indgået den 3. juni 2004, blev anset for at afspejle CCI-lufthavns og Ryanairs forhandlingsposition pr. 1. januar 2004 og kendskab til trafikken pr. 3. juni 2004. I denne teoretiske situation antages antallet af rotationer pr. år at nå op på 340. I dette alternative scenarie er nettonutidsværdien for aftale B stadig negativ.

1) Aftalekompleks 2-3-C-D

— *Frankrigs rekonstruktion af forretningsplanen for aftale C og D*

(600) Frankrig foreslog særskilte rekonstruktioner for aftale C og D på grundlag af de økonomiske parametre i aftale om lufthavnstjenester 2 og 3. Som det fremgår af betragtning 468 og 469, udgør aftalekompleks 2-3-C-D imidlertid en enkelt foranstaltning. Ud over de metodologiske fejl, der er fælles for alle de rekonstruktioner, som Frankrig har foretaget, og som er beskrevet i afsnit 7.2.1.5, litra b), viser rekonstruktionen af forretningsplanerne for aftale C og D endvidere et andet specifikt metodologisk problem. Frankrig anvendte en belægningsgrad på 80 % for aftale C og D, som ikke var baseret på nogen detaljeret økonomisk begrundelse. En fornuftig investor ville anvende en metode til vurdering af fremtidige trafikhypoteser. Frankrig anslog antallet af rotationer pr. år til 340 for aftal C og 156 for aftal D for årene 2007 og 2008, men selv om Frankrig justerede dette tal pro rata temporis til 104 for 2006, tilføjede det ikke nogen rotation til 2009, selv om det i aftale D var fastsat, at Ryanair skulle gennemføre flyvninger indtil dens udløb den 30. april 2009 (se betragtning 92). Kommissionen finder derfor, at den rekonstruktion af forretningsplanerne for aftale C og D, som Frankrig har fremlagt, ikke kan accepteres.

— *Kommissionens rekonstruktion af forretningsplanerne for aftalekompleks 2-3-C-D*

(601) Kommissionen rekonstruerede forretningsplanen for aftalekompleks 2-3-C-D. Med henblik herpå anvendte Kommissionen ud over de korrigerede parametre, der gælder for alle aftalerne, følgende specifikke parametre:

([168]) Se afsnit 7.2.1.5, litra b), for nærmere oplysninger om disse parametre.

— 100 % betaling for de markedsføringstjenester, der var fastsat i aftalerne

— belægningsgraden beregnet som gennemsnittet af belægningsgraderne i de to år, der gik forud for det år, hvor aftalekomplekset blev indgået (78 %, sammenlignet med 80 % som anslået af Frankrig)

— 340 returflyvninger om året for aftale C og 160 om året for aftale D som fastsat i aftalerne (95 000 passagerer for aftale C og 45 000 for aftale D).

(602) Som det fremgår af resultatet af rekonstruktionen af forretningsplanen for aftalekompleks 2-3-C-D i tabel 18, er nettonutidsværdien af dette aftalekompleks negativ. Af forsigtighedshensyn beregnede Kommissionen også nettonutidsværdien separat for aftale 2-C og 3-D ved hjælp af de samme ændrede parametre som for aftalekompleks 2-3-C-D i basisscenariet, hvilket også var negativt.

(603) Som i forbindelse med aftalekompleks 1-A fandt Kommissionen det også korrekt at foretage en følsomhedsanalyse for at teste, om rekonstruktionens basisscenarie var robust. Med henblik herpå kopierede Kommissionen de parameterændringer, der blev anvendt på aftalekompleks 1-A, bortset fra stigningen i antallet af rotationer pr. år. For denne sidste parameter, der er specifik for hver rekonstruktion af forretningsplanen, indeholder følsomhedsanalysen 340 rotationer pr. år for aftale C og 160 om året for aftale D som i basisscenariet. I dette alternative scenarie er nettonutidsværdien for aftalekompleks 2-3-C-D og for aftale 2-C og 3-D stadig negativ.

1) Aftale E

— *Frankrigs rekonstruktion af forretningsplanen for aftale E*

(604) Frankrig foreslog en rekonstrueret forretningsplan for aftale E på grundlag af aftale om lufthavnstjenester 4 og fandt, at aftalen kunne føre til en stigning i antallet af gradvist stigende rotationer pr. år (50). Frankrig underbyggede imidlertid ikke dette tal.

(605) Aftale E ændrede aftale D ved i 2007 at forkorte den periode, hvor det link, som CCI-lufthavn havde udpeget, ville blive vist på Ryanairs irske websted fra 212 til 45 dage, og reducere prisen på markedsføringstjenesten fra [...] EUR til [...] EUR. Kommissionen har anført, at i årene 2006 og 2007 var det gennemsnitlige antal passagerer, der faktisk blev befordret på Dublin-ruten, ikke så højt som 45 000, men nåede op på ca. 20 000 passagerer om året (på tidspunktet for undertegnelsen af aftale E i juni 2007 var trafikprognoserne for 2007 lette at vurdere, for så vidt som luftfartsselskaberne planlægger deres fartplaner for IATA-sæsonen fra april til oktober og november til marts). Parterne havde en klar hensigt om at nedbringe omkostningerne til markedsføringstjenesterne i forhold til de observerede trafikmængder, som var væsentligt lavere end dem, der var forudsat i aftale D. En fornuftig lufthavnsforvalter ville derfor have taget hensyn til en forventet trafikmængde på ca. 20 000 passagerer om året som observeret i den periode, der blev brugt i henhold til samme aftale, på trods af Ryanairs kontraktlige forpligtelse til at nå op på 45 000 passagerer om året. Navnlig er der ikke fastsat nogen sanktion i aftalen i tilfælde af, at Ryanair ikke opfylder trafikmålene. Den eneste konsekvens af dens manglende opfyldelse af trafikmålene var genforhandling af aftale D (med en nedsættelse af det beløb, der blev betalt for markedsføringstjenester til [...] EUR for månederne juni til september, som anført i betragtning 94) og undertegnelse af aftale E for at afspejle trafiktallet på ca. 20 000 passagerer ([169]).

(606) Kommissionen finder derfor, at den rekonstruktion af forretningsplanen for aftale E, som Frankrig har fremlagt, ikke kan accepteres.

— *Kommissionens rekonstruktion af forretningsplanen for aftale E*

(607) Kommissionen rekonstruerede forretningsplanen for aftale E. Med henblik herpå vedtog Kommissionen ud over de korrigerede parametre, der gælder for alle aftalerne, en specifik parameter, nemlig en trafikmængde svarende til gennemsnittet af de trafikmængder, der blev observeret i 2006 og 2007, dvs. ca. 20 000 passagerer (eller 70 rotationer med den korrigerede belægningsgrad).

([169]) Det fremgår klart, at trafikken på ruten La Rochelle-Dublin forblev stabil på mellem 14 000 og 20 000 passagerer om året mellem 2007 og 2011.

(608) Som det fremgår af resultatet af rekonstruktionen af forretningsplanen for aftale E i tabel 18, er nettonutidsværdien af denne aftale negativ.

(609) Som i forbindelse med de andre aftalekomplekser fandt Kommissionen det også korrekt at foretage en følsomhedsanalyse for at teste, om rekonstruktionens basisscenarie var robust. Med henblik herpå kopierede Kommissionen de parameterændringer, der blev anvendt på aftalekompleks 1-A (ændringer, som var urimelige og uforsigtige), bortset fra stigningen i antallet af rotationer pr. år. For så vidt angår sidstnævnte parameter, justeret individuelt for hver rekonstruktion af forretningsplanen, anvendte Kommissionen i forbindelse med aftale E:

— en trafikmængde svarende til gennemsnittet i 2005 og 2006, dvs. ca. 20 000 passagerer (eller 70 rotationer med den korrigerede belægningsgrad).

(610) I dette alternative scenarie er nettonutidsværdien for den rekonstruerede aftale E stadig negativ.

1) Aftale F

— *Frankrigs rekonstruktion af forretningsplanen for aftale F*

(611) Frankrig foreslog en rekonstruktion for aftale F på grundlag af aftale om lufthavnstjenester 4. Ud over de metodologiske fejl, der er fælles for alle de rekonstruktioner, som Frankrig har foretaget, og som er beskrevet ovenfor, viser rekonstruktionen af forretningsplanen for aftale F andre specifikke metodologiske problemer

— Frankrig anvendte en løbetid på tre hele år, selv om aftalen kun omfattede de tre måneder i vinteren 2007/2008.

— Frankrig anslog markedsføringsbetalingerne for årene 2007, 2008 og 2009 til henholdsvis [...] EUR, [...] EUR og [...] EUR. I henhold til aftalen udgjorde markedsføringstjenesten, nemlig at sende yderligere fem reklamemails i løbet af vinteren 2007/2008 til de 255 000 engelsktalende abonnenter på Ryanairs mailingliste, imidlertid kun [...] EUR.

— For årene 2007, 2008 og 2009 anvendte Frankrig belægningsgrader på 75 %, 76 % og 80 %, hvilket ikke var baseret på nogen detaljeret økonomisk begrundelse. En fornuftig investor ville imidlertid anvende en metode til vurdering af fremtidige trafikhypoteser.

— Frankrig mente, at aftale F kunne føre til en meget betydelig stigning i de gradvist stigende rotationer pr. år (400). Aftalen var imidlertid begrænset til fem reklamemails som forklaret ovenfor. Efter Kommissionens opfattelse er det i betragtning af dens meget begrænsede omfang (med hensyn til varighed, mængde og type af de tilbudte tjenester og den generelle ineffektivitet af sådanne tjenester, jf. betragtning 524, sammen med det lave beløb, der betales til Ryanair/AMS) ikke muligt, at denne aftale giver en stigende efterspørgsel, der kan begrunde en stigning på 400 i Ryanairs rotationer. Frankrig fremlagde i øvrigt ingen dokumentation til støtte for denne hypotese.

(612) Kommissionen finder derfor, at den rekonstruktion af forretningsplanen for aftale F, som Frankrig har fremlagt, ikke kan accepteres.

— *Kommissionens rekonstruktion af forretningsplanen for aftale F*

(613) Kommissionen rekonstruerede forretningsplanen for aftale F. Med henblik herpå anvendte Kommissionen ud over de korrigerede parametre, der gælder for alle aftalerne, konkret det parameter, at der ikke var nogen yderligere rotationer. Ingen fornuftig investor ville forvente en forøgelse af Ryanairs trafik alene på grundlag af denne ændrede aftale, hvis meget begrænsede karakter er beskrevet i betragtning 611. Frankrig har ikke fremlagt noget bevis for et tilsvarende formelt eller uformelt tilsagn fra Ryanair om at øge trafikken eller for en markedsundersøgelse, der påviser en årsagssammenhæng mellem den type markedsføringstjenester, der er omfattet af den ændrede aftale, og den forventede stigning i trafikken.

(614) Som det fremgår af resultatet af rekonstruktionen af forretningsplanen for aftale F i tabel 18, er nettonutidsværdien af denne aftale negativ.

(615) Som i forbindelse med de andre aftalekomplekser fandt Kommissionen det også korrekt at foretage en følsomhedsanalyse for at teste, om rekonstruktionens basisscenarie var robust. Med henblik herpå kopierede Kommissionen de parameterændringer, der blev anvendt på aftalekompleks 1-A, bortset fra stigningen i antallet af rotationer pr. år. For så vidt angår sidstnævnte parameter, justeret individuelt for hver rekonstruktion af forretningsplanen, baserede Kommissionen sig på følgende:

— I det alternative scenarie kunne en lufthavnsforvalter rent hypotetisk have forventet trafik i forhold til størrelsen af markedsføringsbidraget baseret på den trafik, der var omfattet af den oprindelige aftale C. Med andre ord, hvis et gebyr for markedsføringstjenester på [...] EUR i henhold til aftale C svarede til en trafikforpligtelse på 95 000 passagerer, kunne et gebyr for markedsføringstjenester på [...] EUR (i henhold til aftale F) have givet forvalteren en forventning om trafik på 95 000*(50 000/578 000) = 8 213 passagerer eller ca. 30 rotationer ([170]).

(616) I dette alternative scenarie er nettonutidsværdien for den rekonstruerede aftale F stadig negativ.

1) Aftalekompleks G-H-I-J

— *Frankrigs rekonstruktion af forretningsplanen for aftalekompleks G-H-I-J*

(617) Frankrig foreslog en separat rekonstruktion for aftale G, H, I og J på grundlag af aftale om lufthavnstjenester 4 og 5. Frankrig anslog antallet af rotationer til 200 om året for aftale G, 35 om året for det første år og derefter 60 om året for aftale H, 70 om året for aftale I og 35 om året for aftale I og 60 om året for aftale J. Som det fremgår af betragtning 472 og 473, udgør aftale G, H, I og J i virkeligheden dog en enkelt foranstaltning. Ud over de metodologiske fejl, der er fælles for alle de rekonstruktioner, som Frankrig har foretaget, og som er beskrevet ovenfor, viser rekonstruktionen af forretningsplanerne for hver af aftale G, H, I og J endvidere andre specifikke metodologiske problemer:

— Frankrig anvendte en belægningsgrad på 75-80 % for aftale G og 85 % for aftale H, I og J, som ikke var baseret på nogen detaljeret økonomisk begrundelse. En fornuftig investor ville imidlertid anvende en metode til vurdering af fremtidige trafikhypoteser.

— Med hensyn til aftale J var Frankrig af den opfattelse, at den kunne medføre en stigning i antallet af gradvist stigende rotationer pr. år (35 i 2009, 60 i 2010 og 60 i 2011). Som anført i betragtning 472 og 473 skal aftale J imidlertid vurderes sammen med aftale G, H og I.

— Selv hvis det antages, at aftale J kunne udskilles fra aftale G, H og I, hvilket ikke er tilfældet, påpeger Kommissionen, at den ikke kunne være blevet rekonstrueret som foreslået af Frankrig. Som en ændringsaftale til aftale H, der blev indgået samme dag, er dens anvendelsesområde begrænset til offentliggørelse på Ryanairs belgiske websted af det kommercielle link, der er udpeget af CCI-lufthavn, i yderligere 10 dage til et beløb på [...] EUR. Til sammenligning omfatter aftale H, som blev undertegnet samme dag, og som aftale J supplerer, den samme tjeneste på Ryanairs nederlandske/belgiske websted i en periode på 95 dage med et beløb på [...] EUR det første år og en periode på 160 dage med et beløb på [...] EUR i hvert af de to følgende år. Frankrig antager, at aftale H genererer en række gradvist stigende rotationer på 35 i 2009, 60 i 2010 og 60 i 2011. For en tilsvarende tjeneste i en periode, der er 10-16 gange kortere, gik Frankrig ud fra, at aftale J skabte et antal gradvist stigende rotationer svarende til aftale H.

Kommissionen finder derfor, at trafikoverslaget for aftale J som rekonstrueret af Frankrig er åbenbart urealistisk, og at det ikke er muligt, at denne aftale giver en stigende efterspørgsel, der kunne berettige Frankrigs foreslåede forhøjelse. Frankrig fremlagde i øvrigt ingen dokumentation til støtte for denne hypotese.

([170]) Ud fra en antagelse om en belægningsgrad på 85 %, som allerede er dokumenteret i betragtning 576. Antal rotationer rundet op til nærmeste 10.

(618) Kommissionen finder derfor, at den rekonstruktion af forretningsplanerne for aftale G, H, I og J, som Frankrig har fremlagt, ikke kan accepteres.

— *Kommissionens rekonstruktion af forretningsplanerne for aftalekompleks G-H-I-J*

(619) Kommissionen rekonstruerede forretningsplanen for aftalekompleks G-H-I-J. Med henblik herpå anvendte Kommissionen ud over de korrigerede parametre, der gælder for alle aftalerne, følgende specifikke parametre:

— 100 % betaling for de markedsføringstjenester, der var fastsat i aftalerne

— belægningsgraden beregnet som gennemsnittet af belægningsgraderne i de to år, der gik forud for det år, hvor markedsføringsaftalen blev indgået (72 %)

— antal rotationer: 200 pr. hele år for aftale G, 40 pr. hele år for det første år 2009 og derefter 60 pr. hele år for aftale H og J ([171]), 70 pr. hele år for aftale I

— da aftalerne blev undertegnet den 17. september 2009, blev ovennævnte rotationer justeret pro rata temporis for 2009.

(620) Som det fremgår af resultatet af rekonstruktionen af forretningsplanen for aftalekompleks G-H-I-J i tabel 18, er nettonutidsværdien af dette aftalekompleks negativ. Af forsigtighedshensyn beregnede Kommissionen også nettonutidsværdien separat for aftale G, H, J og I ved hjælp af de samme ændrede parametre som for aftalekompleks G-H-I-J i basisscenariet, hvilket også var negativt.

(621) Som i forbindelse med aftalekompleks 1-A fandt Kommissionen det også korrekt at foretage en følsomhedsanalyse for at teste, om rekonstruktionens basisscenarie var robust. Med henblik herpå kopierede Kommissionen de parameterændringer, der blev anvendt på aftalekompleks 1-A, bortset fra stigningen i antallet af rotationer pr. år. For så vidt angår dette sidste parameter, justeret for hver rekonstruktion af forretningsplanen, antog Kommissionen, at antallet af rotationer for hver af aftale G, H og I ville svare til det anslåede antal rotationer i tredje led i betragtning 619, uden nogen pro rata temporis-korrektion for den sene undertegnelse af aftalen, som i basisscenariet (med andre ord, selv om aftalen blev indgået med tilbagevirkende kraft, er antallet af rotationer det samme som for et helt år), dvs. 200 pr. hele år for aftale G, 40 pr. hele år for det første år 2009 og derefter 60 pr. hele år for aftale H og 70 pr. hele år for aftale I.

(622) For aftale J i det alternative scenarie kunne en lufthavnsforvalter rent hypotetisk have forventet trafik i forhold til størrelsen af markedsføringsbidragene baseret på den trafik, der var omfattet af aftale G, H og I. Med andre ord, hvis et gebyr for markedsføringstjenester på [...] EUR i henhold til aftale G, H og I svarede til en trafikforpligtelse på 79 000 passagerer, kunne et gebyr for markedsføringstjenester på [...] EUR (i henhold til aftale J) have givet forvalteren en forventning om trafik på 79 000*([…]/[…]) = 2 983 passagerer eller ca. 10 rotationer om året ([172]). I dette alternative scenarie kunne en forvalter have forventet 320 rotationer om året i 2009, 340 i 2010 og 340 i 2011 for aftalekompleks G-H-I-J.

(623) I dette alternative scenarie er nettonutidsværdien for aftalekompleks G-H-I-J og for aftale G, H, I og J hver for sig stadig negativ.

1) Aftalekompleks 6-K

— *Frankrigs rekonstruktion af forretningsplanen for aftale K*

([171]) Se betragtning 99-101, som forklarer, hvorfor disse to aftaler er uløseligt forbundet.

([172]) Ud fra en antagelse om en belægningsgrad på 85 %, som allerede er dokumenteret i betragtning 576. Antal rotationer rundet op til nærmeste 10.

(624) Frankrig foreslog en rekonstruktion af aftalekompleks 6-K. Frankrig anslog antallet af rotationer til 370 i 2010 og derefter til 400 om året i 2011 og 2012. Ud over de metodologiske fejl, der er fælles for alle de rekonstruktioner, som Frankrig har foretaget, og som er beskrevet ovenfor, viser rekonstruktionen af forretningsplanen for aftalekompleks 6-K andre specifikke metodologiske problemer:

— Det årlige gebyr for markedsføringstjenester, der blev anvendt i forbindelse med rekonstruktionen for årene 2010, 2011 og 2012, beløber sig til [...] EUR. I henhold til aftale K er markedsføringsgebyret imidlertid [...] EUR.

— For årene 2010, 2011 og 2012 anvendte Frankrig belægningsgrader på henholdsvis 80 %, 80 % og 85 %, hvilket ikke var baseret på nogen detaljeret økonomisk begrundelse. En fornuftig investor ville anvende en metode til vurdering af fremtidige trafikhypoteser.

(625) Kommissionen finder derfor, at den rekonstruktion af forretningsplanen for aftalekompleks 6-K, som Frankrig har fremlagt, ikke kan accepteres.

— *Kommissionens rekonstruktion af forretningsplanen for aftalekompleks 6-K*

(626) Kommissionen rekonstruerede forretningsplanen for aftalekompleks 6-K. Med henblik herpå anvendte Kommissionen ud over de korrigerede parametre, der gælder for alle aftalerne, følgende specifikke parametre:

— 100 % betaling for de markedsføringstjenester, der var fastsat i aftalerne

— belægningsgraden beregnet som gennemsnittet af belægningsgraderne i de to år, der gik forud for det år, hvor aftalekompleks 6-K blev indgået (75 %)

— 370 rotationer om året. Aftale om lufthavnstjenester 6 omfatter et tilsagn fra Ryanair om ruter til London Stansted (53 000 passagerer om året), Dublin (17 000 passagerer om året), Charleroi (17 000 passagerer om året) og Oslo Rygge (17 000 passagerer om året). Dette svarer til ca. 370 rotationer med en belægningsgrad på 75 %.

(627) Som det fremgår af resultatet af rekonstruktionen af forretningsplanen for aftalekompleks 6-K i tabel 18, er nettonutidsværdien negativ.

(628) Som i forbindelse med de andre aftalekomplekser fandt Kommissionen det også korrekt at foretage en følsomhedsanalyse for at teste, om rekonstruktionens basisscenarie var robust. Med henblik herpå kopierede Kommissionen de parameterændringer, der blev anvendt på aftalekompleks 1-A-B, bortset fra stigningen i antallet af rotationer pr. år. For så vidt angår sidstnævnte parameter, justeret individuelt for hver rekonstruktion af forretningsplanen, baserede Kommissionen sig på de hypoteser, som Frankrig havde fremlagt, nemlig 370 i 2010 og derefter 400 pr. år i 2011 og 2012. I dette alternative scenarie er nettonutidsværdien for det rekonstruerede aftalekompleks 6-K stadig negativ.

1) Aftale L

— *Frankrigs rekonstruktion af forretningsplanen for aftale L*

(629) Frankrig foreslog en rekonstruktion for aftale F på grundlag af aftale om lufthavnstjenester 6. Frankrig anslog antallet af rotationer til 40 om året. Ud over de metodologiske fejl, der er fælles for alle de rekonstruktioner, som Frankrig har foretaget, og som er beskrevet ovenfor, viser rekonstruktionen af forretningsplanen for aftale L andre specifikke metodologiske problemer:

— Frankrig anvendte en løbetid på tre hele år, selv om markedsføringstjenesten kun skulle leveres i 70 dage, hvilket er mindre end tre måneder.

— Frankrig anslår markedsføringsbetalingen for årene 2010, 2011 og 2012 til henholdsvis [...] EUR, [...] EUR og [...] EUR om året. I henhold til aftalen er der imidlertid kun en enkelt markedsføringstjeneste, og der er intet, der tyder på, at den gentages hvert år.

— For årene 2010, 2011 og 2012 anvendte Frankrig belægningsgrader på henholdsvis 75 %, 77 % og 80 %, hvilket ikke var baseret på nogen detaljeret økonomisk begrundelse. En fornuftig investor ville imidlertid anvende en metode til vurdering af fremtidige trafikhypoteser.

— Frankrig mente, at aftale F kunne føre til en betydelig stigning i de gradvist stigende rotationer pr. år (40 om året eller 120 for perioden 2010-2012). Aftalen er imidlertid begrænset til offentliggørelse af et enkelt link til et websted, der er udpeget af CCI-lufthavn, for en kort periode (70 dage). Efter Kommissionens opfattelse er det i betragtning af dens meget begrænsede omfang (med hensyn til varighed, mængde og type af de tilbudte tjenester og den generelle manglende virkning af sådanne tjenester, jf. betragtning 524, sammen med det lave beløb, der betales til Ryanair/AMS) ikke muligt, at denne aftale giver en stigende efterspørgsel, der kan begrunde en stigning på 120 i Ryanairs rotationer. Frankrig fremlagde i øvrigt ingen dokumentation til støtte for denne hypotese.

(630) Kommissionen finder derfor, at den rekonstruktion af forretningsplanen for aftale L, som Frankrig har fremlagt, ikke kan accepteres.

— *Kommissionens rekonstruktion af forretningsplanen for aftale L*

(631) Kommissionen rekonstruerede forretningsplanen for aftale L. Med henblik herpå anvendte Kommissionen ud over de korrigerede parametre, der gælder for alle aftalerne, følgende specifikke parametre: ingen yderligere rotationer og ingen forbedring af belægningsgraden. Ingen fornuftig investor ville forvente en forøgelse af Ryanairs trafik alene på grundlag af denne ændrede aftale, hvis meget begrænsede karakter er beskrevet i betragtning 110. Frankrig har ikke fremlagt noget bevis for et tilsvarende formelt eller uformelt tilsagn fra Ryanair om at øge trafikken eller for en markedsundersøgelse, der påviser en årsagssammenhæng mellem den type markedsføringstjenester, der er omfattet af den ændrede aftale, og den forventede stigning i trafikken. Markedsføringsaftale L omfatter ikke nogen trafikforpligtelse fra Ryanairs side.

(632) Som det fremgår af resultatet af rekonstruktionen af forretningsplanen for aftale L i tabel 18, er nettonutidsværdien af denne aftale negativ.

(633) Som i forbindelse med de andre aftalekomplekser fandt Kommissionen det også korrekt at foretage en følsomhedsanalyse for at teste, om rekonstruktionens basisscenarie var robust. Med henblik herpå kopierede Kommissionen de parameterændringer, der blev anvendt på aftalekompleks 1-A, bortset fra stigningen i antallet af rotationer pr. år. For så vidt angår sidstnævnte parameter, justeret individuelt for hver rekonstruktion af forretningsplanen, anvendte Kommissionen i forbindelse med aftale L følgende:

— I det alternative scenarie kunne en lufthavnsforvalter rent hypotetisk have forventet trafik i forhold til størrelsen af det markedsføringsbidrag, der skulle betales til Ryanair/AMS for markedsføringstjenesterne baseret på den trafik, der var omfattet af den oprindelige aftale 6-K. Med andre ord, hvis et gebyr for markedsføringstjenester på [...] EUR i henhold til aftale C svarede til en trafikforpligtelse på 104 000 passagerer, kunne et gebyr for markedsføringstjenester på [...] EUR (i henhold til aftale L) have givet forvalteren en forventning om trafik på 104 000*([...]/[...]) eller ca. 20 rotatione ([173]).

— I dette alternative scenarie er nettonutidsværdien for den rekonstruerede aftale F stadig negativ.

([173]) Ud fra en antagelse om en belægningsgrad på 85 %, som allerede er dokumenteret i betragtning 576. Antal rotationer rundet op til nærmeste 10.

1) Aftalekompleks 7-M

— *Frankrigs rekonstruktion af forretningsplanen for aftale M*

(634) Frankrig foreslog en rekonstrueret forretningsplan for aftale M på grundlag af aftale om lufthavnstjenester 7. Frankrig anslog antallet af rotationer til 70 i 2011, 80 i 2012 og 85 i 2013. Ud over de metodologiske fejl, der er fælles for alle de rekonstruktioner, som Frankrig har foretaget, og som er beskrevet ovenfor, viser rekonstruktionen af forretningsplanen for aftale M andre specifikke metodologiske problemer:

— Frankrig anvendte en belægningsgrad på 85 % for de tre år, der var omfattet af rekonstruktionen for aftale M, som ikke var baseret på nogen detaljeret økonomisk begrundelse. En fornuftig investor ville imidlertid anvende en metode til vurdering af fremtidige trafikhypoteser.

— Frankrig anslog, at antallet af gradvist stigende rotationer ville nå op på henholdsvis 70, 80 og 85 for de tre kalenderår, der er omfattet af aftalen (2011, 2012 og 2013), hvilket giver i alt 235 rotationer. Aftalen omhandler imidlertid kun et link på Ryanairs portugisiske websted til det websted, som CCI-lufthavn har udpeget, i 365 dage om året og promovering af La Rochelle som flagskibsdestination på Ryanairs portugisiske websted i fire uger om året (til et årligt beløb på [...] EUR). Desuden forventes de tjenester, der er omfattet af denne aftale, kun at blive leveret i to år, og en fornuftig investor ville derfor ikke have udarbejdet en forretningsplan, der omfattede et tredje år. Efter Kommissionens opfattelse er det i betragtning af dens meget begrænsede omfang (med hensyn til varighed, mængde og type af de tilbudte tjenester og den generelle ineffektivitet af sådanne tjenester, jf. betragtning 524, sammen med det lave beløb, der betales til Ryanair/AMS) ikke muligt, at denne aftale giver en stigende efterspørgsel, der kan begrunde en stigning i Ryanairs rotationer. Frankrig fremlagde i øvrigt ingen dokumentation til støtte for denne hypotese.

(635) Kommissionen finder derfor, at den rekonstruktion af forretningsplanen for aftale M, som Frankrig har fremlagt, ikke kan accepteres.

— *Kommissionens rekonstruktion af forretningsplanen for aftalekompleks 7-M*

(636) Kommissionen rekonstruerede forretningsplanen for aftalekompleks 7-M. Med henblik herpå anvendte Kommissionen ud over de korrigerede parametre, der gælder for alle aftalerne, følgende specifikke parametre:

— belægningsgraden beregnet som gennemsnittet af belægningsgraderne i de to år, der gik forud for det år, hvor aftalekomplekset blev indgået (76 %)

— antal gradvist stigende rotationer anslået til 60. På grundlag af ovennævnte belægningsgrad og den nominelle kapacitet for den flytype, som Ryanair anvender (189 sæder i en Boeing 737-800), har Kommissionen beregnet, at antallet af rotationer svarende til Ryanairs forpligtelse til at befordre 17 000 passagerer i henhold til aftale 7 udgør 60.

(637) Som det fremgår af resultatet af rekonstruktionen af forretningsplanen for aftalekompleks 7-M i tabel 18, er nettonutidsværdien af dette aftalekompleks negativ. Af forsigtighedshensyn beregnede Kommissionen også nettonutidsværdien for aftalekompleks 7-M-N (undertegnet samtidig) ved hjælp af de samme ændrede parametre som for aftalekompleks 7-M i basisscenariet, hvilket også var negativt.

(638) Som i forbindelse med aftalekompleks 1-A fandt Kommissionen det også korrekt at foretage en følsomhedsanalyse for at teste, om rekonstruktionens basisscenarie var robust. Med henblik herpå kopierede Kommissionen de parameterændringer, der blev anvendt på aftalekompleks 1-A, bortset fra stigningen i antallet af rotationer pr. år. For så vidt angår sidstnævnte parameter, justeret individuelt for hver rekonstruktion af forretningsplanen, vurderede Kommissionen med henblik på sin følsomhedsanalyse, at en forvalter, som foreslået af Frankrig, ikke kunne forvente 70 og 80 rotationer om året i de to år, hvor aftale M var gældende (sammenlignet med 60 og 60 i basisscenariet). I dette alternative scenarie er nettonutidsværdien for aftalekompleks 7-M stadig negativ ([174]).

([174]) Af forsigtighedshensyn beregnede Kommissionen også nettonutidsværdien for et hypotetisk aftalekompleks 7-M-N for at undgå ethvert yderst hypotetisk spørgsmål om, hvorvidt aftale N burde indgå i aftalekompleks 7-M (et sådant spørgsmål er højst usandsynligt i betragtning af de grunde, som Kommissionen i detaljer har redegjort for i betragtning 477-480 om sondringen mellem aftale 7-M og N). Det viser sig således, at en rekonstruktion af aftalekompleks 7-M-N ville have givet en negativ nettonutidsværdi på -371 000 EUR i basisscenariet og -145 000 EUR i det alternative scenarie.

1) Aftale N

— *Frankrigs rekonstruktion af forretningsplanen for aftale N*

(639) Frankrig foreslog en rekonstrueret forretningsplan for aftale N på grundlag af aftale om lufthavnstjenester 6. Ud over de metodologiske fejl, der er fælles for alle de rekonstruktioner, som Frankrig har foretaget, og som er beskrevet ovenfor, viser rekonstruktionen af forretningsplanen for aftale N andre specifikke metodologiske problemer:

— Aftale N ændrer aftale K og omhandler yderligere passagerer (ud over dem, der er omfattet af aftale K) fra Oslo (Rygge). Den omfatter et link på Ryanairs norske websted til et websted udpeget af CCI-lufthavn i seks uger om året i det første år (tre uger i det andet år) og et reklamebanner for La Rochelle på Ryanairs norske websted i fire måneder om året (tre måneder i det andet år) for kun [...] EUR det første år og [...] EUR det andet år eller [...] EUR i aftalens løbetid. Aftale N indeholder ingen yderligere trafikforpligtelser.

— For årene 2011 og 2012 anvendte Frankrig belægningsgrader på 80 % og 82 %, hvilket ikke var baseret på nogen detaljeret økonomisk begrundelse. En fornuftig investor ville imidlertid anvende en metode til vurdering af fremtidige trafikhypoteser.

— Frankrig mente, at aftale N kunne føre til en meget betydelig stigning i de gradvist stigende rotationer pr. år (400) eller 800 i løbet af aftalens løbetid. Anvendelsesområdet for denne aftale er imidlertid yderst begrænset. De ovenfor beskrevne tjenester meget begrænsede med hensyn til varighed, omfang (begrænset visning af et enkelt link og et enkelt banner på Ryanairs meget fyldte websted, hvis overordnede effektivitet Kommissionen betvivler, jf. betragtning 524) samt den afgift, der betales til Ryanair/AMS. Kommissionen tvivler derfor på, at denne aftale kan give anledning til øget efterspørgsel, som underbygger en stigning på 800 i Ryanairs rotationer. Frankrig fremlagde i øvrigt ingen dokumentation til støtte for denne hypotese.

(640) Kommissionen finder derfor, at den rekonstruktion af forretningsplanen for aftale N, som Frankrig har fremlagt, ikke kan accepteres.

— *Kommissionens rekonstruktion af forretningsplanen for aftale N*

(641) Kommissionen rekonstruerede forretningsplanen for aftale N. Med henblik herpå anvendte Kommissionen ud over de korrigerede parametre, der gælder for alle aftalerne, følgende specifikke parametre:

— Ingen yderligere rotationer. Ingen fornuftig investor ville forvente en forøgelse af Ryanairs trafik alene på grundlag af denne ændrede aftale, som ikke omfatter nogen forpligtelse for Ryanair til at øge antallet af rotationer. Dette bekræftes af, at CCI-lufthavn kun betalte for markedsføringstjenesterne på denne rute (i henhold til aftale K) på grundlag af Ryanairs tilsvarende trafikforpligtelser i henhold til aftale 6. Frankrig har imidlertid ikke fremlagt noget bevis for et tilsvarende formelt eller uformelt tilsagn fra Ryanair om at øge den oprindelige trafik ved undertegnelse af aftale N eller for en markedsundersøgelse, der påviser en årsagssammenhæng mellem den type markedsføringstjenester, der er omfattet af den ændrede aftale, og den forventede stigning i trafikken. Markedsføringsaftale N indeholder ingen trafikforpligtelse fra Ryanairs side.

— Som det fremgår af resultatet af rekonstruktionen af forretningsplanen for aftale N i tabel 18, er nettonutidsværdien af denne aftale negativ.

— Som i forbindelse med de andre aftalekomplekser fandt Kommissionen det også korrekt at foretage en følsomhedsanalyse for at teste, om rekonstruktionens basisscenarie var robust. Med henblik herpå kopierede Kommissionen de parameterændringer, der blev anvendt på aftalekompleks 1-A, bortset fra stigningen i antallet af rotationer pr. år. For dette sidste parameter, justeret individuelt for hver rekonstruktion af forretningsplanen, mener Kommissionen, at en lufthavnsforvalter i det alternative scenarie rent hypotetisk kunne have forventet trafik i forhold til størrelsen af markedsføringsbidraget baseret på den trafik, der var omfattet af den oprindelige aftale K. Med andre ord, hvis et gebyr for markedsføringstjenester på [...] EUR i henhold til aftale K svarede til en

trafikforpligtelse på 17 000 passagerer, kunne et gebyr for markedsføringstjenester på [...] EUR for det første år ([...] EUR for det andet år) i henhold til aftale F have givet forvalteren en forventning om et passagertal på 17 000*([…]/[…]) ([175]) eller ca. 30 rotationer ([176]) for det første år (20 rotationer i det andet år med samme formel).

(642) I dette alternative scenarie er nettonutidsværdien for aftale N stadig negativ.

1) Aftale 4 og 5

(643) Aftale 4 og 5 er enkeltstående aftaler om lufthavnstjenester, som ikke er knyttet til nogen markedsføringsaftaler. De indebærer ikke nogen godtgørelse til Ryanair/AMS.

(644) Som anført i betragtning 70 svarer satserne for lufthavnsafgifterne i aftalerne om lufthavnstjenester med Ryanair (herunder aftale 4 og 5) til de priser, der gælder for alle luftfartsselskaber i henhold til de generelle takster, der er godkendt af Cocoeco. Som følge heraf gav aftalerne ikke Ryanair/AMS en økonomisk fordel.

a) Analyse af aftalen af 4. juli 2008 med Jet2

— *Metode*

(645) Som anført i betragtning 117 og 119 indeholder aftalen mellem CCI og Jet2 både klausuler om lufthavnsafgifter og klausuler om priserne på markedsføringstjenesterne. Den metodiske tilgang, der er beskrevet for de aftaler, der er indgået mellem CCI og Ryanair, finder derfor også anvendelse på analysen af rentabiliteten af aftalen mellem CCI og Jet2, bortset fra de elementer, der er beskrevet i betragtning 646-653.

(646) Hvad angår ikkeluftfartsrelaterede indtægter baserer CCI-lufthavn i modsætning til aftalerne med Ryanair og AMS ikke sin rekonstruktion på merindtægter baseret på den observerede gennemsnitlige indtægt pr. passager, men på provisioner pr. passager på:

— 0,57 EUR for biludlejningsfirmaer

— 0,47 EUR for brændstof

— 0,97 EUR for parkering

— 0,10 EUR for butikker fra 2009

— eller, under hensyntagen til inflationen, en merindtægt pr. enhed på 2,01 EUR det første år, 2,14 EUR det andet år og 2,17 EUR det tredje år.

(647) Med hensyn til driftsomkostningerne fremlagde Frankrig et skøn beregnet som summen af personaleomkostninger og andre variable omkostninger som faste beløb, på hvilket der anvendes en tilsyneladende inflation på 2 % i aftalens sidste år. Frankrig har ikke givet nogen begrundelse for disse omkostninger. Kommissionen bemærker, at de gennemsnitlige omkostninger pr. passager beregnet på grundlag af de oplysninger, som Frankrig har fremlagt, beløber sig til 0,37-0,38 EUR i løbet af de tre år, hvilket er en smule højere end den sats, der blev anvendt i aftalerne med Ryanair og AMS. Kommissionen konstaterer, at de meromkostninger, der blev anvendt til den aftale, der blev indgået med Jet2, ligesom de omkostninger, som Frankrig anvendte til disse rekonstruktioner (0,27 EUR), er klart undervurderet (se betragtning 571 og 573 i denne forbindelse).

— *Frankrigs rekonstruktion af forretningsplanen for aftalen af 4. juli 2008*

(648) Frankrig foreslog en rekonstruktion af forretningsplanen for aftalen af 4. juli 2008. Ud over de metodologiske fejl, der er fælles for alle de rekonstruktioner, som Frankrig har foretaget for Ryanair/AMS-aftalerne (og gengivet for Jet2-aftalen), som beskrevet i betragtning 582, viser rekonstruktionen af forretningsplanen for aftalen af 4. juli 2008 andre specifikke metodologiske problemer:

([175]) Dette er andelen af den forventede trafik for Oslo Rygge ud af den samlede trafik, der er planlagt i henhold til aftale 6, og som er forbundet med det årlige gebyr for markedsføringstjenester, der er fastsat i henhold til aftale K (986 200 EUR).

([176]) Ud fra en antagelse om en belægningsgrad på 85 %, som allerede er dokumenteret i betragtning 576. Antal rotationer rundet op til nærmeste 10.

— Frankrig anslog det trafikmål, der blev anvendt til rekonstruktionen for 2008, 2009 og 2010, til henholdsvis 7 874, 12 189 og 12 361 passagerer. Det tilsvarende årlige gebyr for markedsføringstjenester blev anslået til [...] EUR, [...] EUR og [...] EUR. Aftalen med Jet2 indeholdt imidlertid kun en forpligtelse på 2 000 passagerer pr. sæson (Edinburgh og Leeds) for det første år, hvilket svarer til 4 000 passagerer og ikke 7 874 som foreslået af Frankrig. For andet og tredje år indeholdt aftalen ingen fast forpligtelse med hensyn til den trafik, som Jet2 leverede, eller gebyret for markedsføringstjenester (aftalen indeholdt blot bestemmelser om en efterfølgende genforhandling afhængigt af de flyveplaner, der i sidste ende blev vedtaget). Medtagelsen af ovennævnte prognoser for trafik og gebyr for markedsføringstjenester for det andet og tredje år i den af Frankrig foreslåede rekonstruktion forudsætter derfor, at CCI-lufthavn havde pålidelige trafikoverslag til sin rådighed. Frankrig fremlagde imidlertid ikke noget dokumentation, der kunne godtgøre, at Jet2 på tidspunktet for aftalens indgåelse havde givet formelle eller uformelle tilsagn, som CCI-lufthavn kunne basere sig på for at danne sig et billede af Jet2's trafikforpligtelser fra La Rochelle lufthavn ud over det første år.

— I de tre år gik Frankrig ud fra en belægningsgrad på henholdsvis 70 %, 71 % og 72 %, hvilket ikke er baseret på nogen detaljeret økonomisk begrundelse, især fordi aftalen gør betalingen af gebyret for markedsføringstjenester i det første år betinget af en meget lavere belægningsgrad på 60 %. En fornuftig investor ville anvende en metode til vurdering af fremtidige trafikhypoteser.

(649) Kommissionen finder derfor, at den rekonstruktion af forretningsplanen for aftalen af 4. juli 2008, som Frankrig har fremlagt, ikke kan accepteres.

— *Kommissionens rekonstruktion af forretningsplanen for aftalen af 4. juli 2008*

(650) Kommissionen rekonstruerede forretningsplanen for aftalen af 4. juli 2008. Med henblik herpå anvendte Kommissionen ud over de korrigerede parametre, der gælder for alle aftalerne, følgende specifikke parametre:

— trafikken anslås til 4 000 passagerer det første år og nul i de sidste to år. Som anført ovenfor ville ingen forsigtig lufthavnsforvalter forvente trafikmål uden nogen forpligtelser, uanset hvor uformelle de måtte være, fra luftfartsselskabets side. Kommissionen foretog derfor kun en vurdering for det første år

— belægningsgraden beregnet som gennemsnittet af belægningsgraderne for Ryanairs trafik i de to år, der gik forud for det år, hvor aftalen blev indgået (73 %) en fornuftig forvalter kunne have baseret sine skøn på den faktiske belægningsgrad for et luftfartsselskab, der beflyver flere ruter fra La Rochelle lufthavn. Den belægningsgrad, som Kommissionen har anvendt, er faktisk højere end den, som Frankrig har foreslået, og er sandsynligvis højere, end en fornuftig forvalter kunne forvente for en ny rute og et nyt luftfartsselskab, der er mindre kendt end Ryanair, som allerede havde opereret i flere år i lufthavnen

— anvendelse af et beløb for ikkeluftfartsrelaterede merindtægter svarende til Ryanairs indtægter (2,35 EUR i 2008, 2,40 EUR i 2009 og 2,45 EUR i 2010). Denne forsigtige hypotese går ud på at antage, at alle passagerer har samme købsadfærd (uanset hvilket luftfartsselskab der benyttes).

(651) Som det fremgår af resultatet af rekonstruktionen af forretningsplanen for aftalen af 4. juli 2008 i tabel 19, er nettonutidsværdien af denne aftale negativ.

(652) Som i forbindelse med de andre aftaler fandt Kommissionen det også korrekt at foretage en følsomhedsanalyse for at teste, om rekonstruktionens basisscenarie var robust. Med henblik herpå kopierede Kommissionen de parameterændringer, der blev anvendt på aftalekompleks 1-A, som var undertegnet med Ryanair, bortset fra følgende parametre:

— for så vidt angår antallet af rotationer om året kunne en forvalter have lagt den hypotetiske antagelse til grund, at Jet2 ville beflyve to ruter i det første år og i det andet og tredje år

— med hensyn til belægningsgraden anvendte Kommissionen de tal, som Frankrig havde foreslået, jf. betragtning 648

— for lufthavnsafgifterne anvendte Kommissionen de aftalte rabatter

— for gebyret for markedsføringstjenester anvendte Kommissionen et beløb på [...] EUR for de tre år, der var omfattet af aftalen, idet den antog, at de to ruter ville blive opretholdt i hele aftalens løbetid.

(653) I dette alternative scenarie fremgår det af tabel 19, at nettonutidsværdien af den rekonstruerede aftale af 4. juli 2008 er meget lidt positiv (3 511 EUR). I betragtning af de meget optimistiske antagelser (navnlig faldet på 50 % i de driftsmæssige meromkostninger og en stigning på 20 % i ikkeluftfartsrelaterede indtægter) og det meget lidt positive tal for nettonutidsværdien, der er blevet rekonstrueret i dette alternative scenarie, finder Kommissionen det meget usandsynligt, at en fornuftig forvalter ville have valgt at undertegne aftalen af 4. juli 2008 med Jet2 i betragtning af den negative nettonutidsværdi i basisscenariet.

Tabel 19

Nettonutidsværdi af aftalen af 4. juli 2008 indgået med Jet2

(1 000 EUR))

	Nettonutidsværdi		
Markedsføringsaftalekompleks	Frankrigs scenarie	Kommissionens basisscenarie	Kommissionens alternative scenarie
Jet2	[0, 100]	[- 100, 0]	[0, 100]

a) Konklusion vedrørende eksistensen af en fordel

(654) Analysen i betragtning 580-653, navnlig tabel 18 og 19, viser, at alle de aftaler, i henhold til hvilke der blev betalt vederlag til Ryanair/AMS og Jet2 for markedsføringstjenester, har en negativ nettonutidsværdi ([177]). Det fremgår af betragtning 531, at hver af disse aftaler giver enten Ryanair/AMS eller Jet2 en fordel. Som anført i betragtning 644 giver aftale 4 og 5 derimod ikke Ryanair/AMS en økonomisk fordel.

7.2.1.6. Den selektive karakter af den fordel, som Ryanair/AMS og Jet2 har fået

(655) Med undtagelse af aftale om lufthavnstjenester 4 og 5 med Ryanair indeholder de aftaler eller aftalekompleks, som CCI har indgået med Ryanair/AMS og Jet2, bestemmelser om betaling af vederlag til disse luftfartsselskaber for de markedsføringstjenester, de leverer. Vederlaget for disse markedsføringstjenester er et særligt træk ved forholdet mellem lufthavnen og disse luftfartsselskaber, som følger af direkte forhandlinger mellem CCI og hvert enkelt luftfartsselskab snarere end af de priser, der gælder for alle luftfartsselskaber. Aftalerne indeholder vilkår, der specifikt er aftalt mellem La Rochelle lufthavn og Ryanair/AMS og Jet2, og de er derfor selektive.

(656) Hvad angår aftale om lufthavnstjenester 4 og 5, der er indgået med Ryanair, jf. betragtning 644, giver de ikke Ryanair/AMS en selektiv fordel, da de deri indeholdte luftfartsrelaterede afgifter svarer til de priser, der gælder for alle luftfartsselskaber i overensstemmelse med de generelle takster, der er godkendt af Cocoeco.

([177]) Aftaler eller aftalekomplekser, der dækker flere år, har også en negativ nettonutidsværdi for hvert aftaleår.

7.2.1.7. Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne

(657) Når en medlemsstats støtte styrker visse virksomheders position i forhold til andre virksomheder inden for EU, må det vurderes, at den pågældende støtte har indvirkning på dem. Ifølge fast retspraksis ([178]) er det tilstrækkeligt, at støttemodtageren er i konkurrence med andre virksomheder på konkurrenceudsatte markeder, for at en støtteforanstaltning kan anses for at fordreje konkurrencen.

(658) Siden tredje fase af liberaliseringen af lufttransporten blev iværksat den 1. januar 1993 ([179]), er der intet til hinder for, at luftfartsselskaber i EU driver flyforbindelser inden for EU og udnytter den ubegrænsede cabotagetilladelse.

(659) De fordele (hvis eksistens er fastslået ovenfor), som luftfartsselskaberne modtog i henhold til de forskellige aftaler, der er omfattet af denne undersøgelse, har derfor styrket deres stilling i forhold til alle andre EU-luftfartsselskaber, der faktisk konkurrerer eller kan konkurrere med disse luftfartsselskaber om de ruter, de driver. De har således fordrejet eller truet med at fordreje konkurrencen og påvirket samhandelen i EU.

7.2.1.8. Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte

(660) Med undtagelse af aftale om lufthavnstjenester 4 og 5, der er indgået med Ryanair, opfylder alle de foranstaltninger, der udgøres af aftalekomplekserne og ændringsaftalerne, der er indgået med Ryanair/AMS (se tabel 14) og Jet2, de kriterier, der er fastsat i artikel 107, stk. 1, i TEUF, og udgør derfor statsstøtte.

7.2.2. *Statsstøttens ulovlige karakter*

(661) I det omfang disse foranstaltninger er blevet iværksat uden forudgående tilladelse fra Kommissionen, udgør de ulovlig støtte.

7.2.3. *Støttens forenelighed med det indre marked*

(662) Det følger af Domstolens retspraksis ([180]), at det påhviler Frankrig at anføre, på hvilket retsgrundlag den omhandlede støtte kunne anses for forenelig med det indre marked, og at påvise, at betingelserne for forenelighed var opfyldt. Kommissionen opfordrede derfor i sin åbningsafgørelse og i sin anmodning om supplerende oplysninger Frankrig til at angive, hvad retsgrundlaget for forenelighed kan være, og at godtgøre, at de gældende betingelser for forenelighed var opfyldt, navnlig såfremt den omhandlede støtte skulle anses for at være startstøtte til åbning af nye forbindelser. Frankrig foreslog imidlertid ikke noget grundlag for forenelighed eller fremførte argumenter, der kunne begrunde en konklusion om, at støtten var forenelig med det indre marked. Navnlig hævdede Frankrig på intet tidspunkt, at de undersøgte foranstaltninger udgjorde forenelig startstøtte. Desuden er der ingen tredjeparter, der har forsøgt at påvise disse foranstaltningers forenelighed med det indre marked.

(663) Kommissionen finder det ikke desto mindre nyttigt for fuldstændighedens skyld at undersøge, i hvilket omfang denne støtte kunne erklæres for forenelig i kraft af sit eventuelle bidrag til åbningen af nye ruter eller nye afgange.

(664) Kommissionen minder om, at den omhandlede støtte var knyttet til åbningen af nye ruter eller forhøjelse af antallet af afgange på de eksisterende ruter eller fastholdelse af ruter, som ellers kunne være blevet lukket. Kommissionen finder derfor, at den kan udgøre driftsstøtte til fremme af lufttrafik fra en regional lufthavn. I den forbindelse skal det erindres, at driftsstøtte sjældent vil kunne erklæres for forenelig med det indre marked, i det omfang den sædvanligvis fordrejer konkurrencevilkårene i de sektorer, hvor den tildeles.

([178]) Rettens dom af 30. april 1998, Het Vlaamse Gewest (regionen Flandern) mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([179]) Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92, (EØF) nr. 2408/92 og (EØF) nr. 2409/92 (EFT L 240 af 24.8.1992).

([180]) Se dom af 28. april 1993, Italien mod Kommissionen, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, præmis 20.

7.2.3.1. Foranstaltninger, der ligger før ikrafttrædelsen af retningslinjerne fra 2005

(665) Nogle af de omhandlede støtteforanstaltninger (aftalekompleks 1-A og aftale B) blev ydet før offentliggørelsen af retningslinjerne fra 2005 den 9. december 2005 ([181]). Hvad angår foreneligheden af den støtte, der blev ydet før denne dato, henvises der i punkt 85 i retningslinjerne fra 2005 og i punkt 174 i retningslinjerne fra 2014 til de regler, der er gældende på tidspunktet for tildeling af støtten.

(666) Før vedtagelsen af retningslinjerne fra 2005 havde Kommissionen vedtaget retningslinjerne fra 1994 ([182]). Imidlertid omhandlede disse retningslinjer ikke specifikt problemstillingen med driftsstøtte til fremme af lufttrafik ud af regionale lufthavne. Denne problemstilling dukkede da også gradvis op som følge af den stigende trængsel i visse store europæiske lufthavne og fremkomsten af lavprisselskaber, som endnu ikke fandtes i 1994. Kommissionen vurderer derfor, at retningslinjerne fra 1994 ikke kan anvendes i den foreliggende sag. Kommissionen skal derfor i princippet vurdere foreneligheden af den omhandlede støtte direkte på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

(667) I den forbindelse bør det bemærkes, at Kommissionens vurdering af denne type statsstøtte har udviklet sig i tidens løb, samtidig med at den har fastholdt visse punkter. Disse vedrører de generelle principper for støttens forenelighed i overensstemmelse med førnævnte bestemmelse i traktaten.

(668) I overensstemmelse hermed fandt Kommissionen i afgørelsen om Manchester lufthavn fra juni 1999 ([183]), at en række nedsættelser af lufthavnsafgifter tildelt uden forskelsbehandling og begrænset i tid med henblik på at fremme nye forbindelser var forenelige med statsstøttereglerne.

(669) Derefter fastslog Kommissionen i afgørelse 2004/393/EF om Charleroi lufthavn ([184]), at »[d]et kan være nødvendigt at yde driftsstøtte i forbindelse med lancering af nye luftruter eller forøgelse af antallet af afgange på visse ruter for at stimulere udviklingen i de små regionale lufthavne. Støtten vil reelt kunne overbevise interesserede virksomheder om, at de bør løbe den risiko, der er forbundet med at investere i nye ruter. For at en sådan støtte kan betragtes som forenelig med traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), skal det imidlertid fastslås, om støtten er nødvendig og står i rimeligt forhold til det tilsigtede mål, og om den påvirker samhandelen på en sådan måde, at det er til skade for den fælles interesse.« ([185]). Derfor opstillede Kommissionen bestemte forudsætninger, der skal være opfyldt for, at denne driftsstøtte kan erklæres for forenelig med det indre marked. Dette er navnlig følgende:

— støtten skal bidrage til en regional lufthavns økonomiske udvikling gennem en nettostigning i trafikken på nye ruter ([186])

— støtten skal være nødvendig, idet den ikke er rettet mod en rute, der allerede drives af samme selskab eller et andet selskab, eller en lignende rute ([187])

— støtten skal have en tilskyndende karakter, idet den skal bidrage til udviklingen af en aktivitet, som efter en vis periode vil kunne blive rentabel, hvilket indebærer, at den skal begrænses tidsmæssigt ([188])

— støtten skal være proportional, dvs. at beløbet skal være knyttet til nettostigningen i trafikke ([189])

— støtten skal være tildelt i åbenhed og uden forskelsbehandling og må ikke kumuleres med andre former for støtte.

([181]) Se afsnit 3.2.2.1.

([182]) Meddelelse om retningslinjer om anvendelse af EF-traktatens artikel 92 og 93 og EØS-aftalens artikel 61 på statsstøtte i luftfartssektoren (EFT C 350 af 10.12.1994, s. 5).

([183]) Kommissionens beslutning af 26. maj 1999 — Manchester Lufthavn, statsstøtte NN 109/98 (EUT C 65 af 13.3.2004).

([184]) Kommissionens beslutning 2004/393/EF af 12. februar 2004 om de fordele, som regionen Vallonien og Brussels South Charleroi Airport har indrømmet luftfartsselskabet Ryanair ved selskabets etablering i Charleroi (EUT L 137 af 30.4.2004, s. 1). Beslutningen blev annulleret ved dom af 17. december 2008, Ryanair Ltd mod Kommissionen, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Den illustrerer ikke desto mindre udviklingen i Kommissionens tilgang til vurderingen af denne type støtte.

([185]) Se Kommissionens beslutning 2004/393/EF, betragtning 279.

([186]) Se betragtning 283-297.

([187]) Se betragtning 288-309.

([188]) Se betragtning 311-317.

([189]) Se betragtning 318-325.

(670) Endvidere anførte Kommissionen i punkt 234 i åbningsafgørelsen, at den havde til hensigt at undersøge denne støttes forenelighed med det indre marked på baggrund af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, og hverken interesserede tredjeparter eller Frankrig modsatte sig denne tilgang.

(671) Statsstøtte til fordel for luftfartsselskaber skal i lighed med enhver anden statsstøtte være nødvendig for at fremme udviklingen af en økonomisk aktivitet og stå i forhold til dette mål for at kunne erklæres for forenelig med det indre marked på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

(672) Kommissionen konkluderer således, at den i den foreliggende sag bør undersøge foreneligheden af aftalekompleks 1-A og aftale B i lyset af ovennævnte generelle principper.

(673) Kommissionen vil derfor vurdere disse foranstaltningers forenelighed på grundlag af ovennævnte kriterier og retspraksis ([190]).

— *Bidrag til en lille regional lufthavns økonomiske udvikling gennem en nettostigning i trafikken på nye ruter*

(674) Aftalekompleks 1-A og aftale B er knyttet til åbningen af en ny rute og opretholdelsen af den eksisterende rute til London Stansted. De har derfor bidraget til en nettoforøgelse af trafikken fra La Rochelle lufthavn, samtidig med at de havde til formål at bidrage til opretholdelsen af den eksisterende rute til London Stansted.

— *Støtten er ikke rettet mod en rute, der allerede drives af samme selskab eller et andet selskab, eller en lignende rute*

(675) Aftalekompleks 1-A og aftale B omfattede ikke kun åbning af nye ruter, men også opretholdelse af den eksisterende rute til London Stansted. I den forbindelse noterer Kommissionen sig, at Ryanair den 10. april 2003 købte Buzz, som havde drevet denne rute siden den 1. april 2001 i henhold til den aftale af 8. november 2002, der er nævnt i afsnit 3.2.2.3. Desuden omfattede aftale B den samme rute til London Stansted, som Ryanair allerede drev i henhold til aftalekompleks 1-A. Aftalekompleks 1-A og aftale B opfylder derfor ikke betingelsen om, at foranstaltningen ikke må ydes for en rute, der allerede drives, eller en tilsvarende rute.

— *Foranstaltningerne er tidsbegrænsede og omfatter ruter, der sandsynligvis vil blive rentable*

(676) Da Buzz lancerede ruten La Rochelle-London Stansted i 2001, drev intet luftfartsselskab denne rute. På tidspunktet for indgåelsen af aftalekompleks 1-A havde Buzz befløjet ruten i næsten to år i henhold til aftalen af 8. november 2002, men denne aftale indeholdt ingen markedsføringsgebyr. De aftaler, der fulgte efter aftalekompleks 1-A, og som fastsatte vilkårene for driften af denne rute, nemlig aftale B (med udløbsdato ved udgangen af april 2006), aftalekompleks 2-3-C-D (med udløbsdato i 2009), aftalekompleks G-H-I-J (med udløbsdato ved udgangen af 2011) og aftalekompleks 6-K (med udløbsdato ved udgangen af marts 2013) omfattede alle kompensationer (i form af betalinger for markedsføringstjenester) til Ryanair/AMS. Denne rute blev derfor finansieret i ti år efter udløbet af aftalekompleks 1-A og syv år efter udløbet af aftale B. Denne yderligere periode er af særlig betydning. Kommissionen bemærker også, at der ikke fandtes andre luftfartsselskaber på denne rute.

(677) Kommissionen bemærker endvidere, at Frankrig ikke fremlagde nogen rentabilitetsundersøgelse for de forskellige ruter og afgange, der var omfattet af aftalekompleks 1-A og aftale B. På grundlag af de foreliggende oplysninger ser det derfor ud til, at der for de myndigheder, der ydede den pågældende støtte, ikke var nogen klar udsigt til, at disse ruter og afgange kunne blive rentable uden støtte på mere eller mindre kort sigt. Det skal derfor endvidere bemærkes, at aftalekompleks 1-A og aftale B vedrørte forskellige ruter, hvoraf nogle endnu ikke engang var udpeget på tidspunktet for indgåelse af aftalerne, hvilket bekræfter, at de berørte myndigheder ikke havde nogen dokumentation for disse ruters rentabilitet.

([190]) Domstolens dom (Store Afdeling) af 22. september 2020, C-594/18 P, Republikken Østrig mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2020:742, præmis 20.

(678) Kommissionen understreger endelig, at de oplysninger, som de franske myndigheder har fremlagt om de økonomiske virkninger af eksistensen af ruter drevet af Ryanair, indeholder en analyse af de karakteristiske træk ved Ryanairs kunder og de virkninger, de kan få for regionens udvikling, men omfatter ikke fremskrivninger vedrørende den fremtidige rentabilitet på disse ruter eller andre ruter, der ville kunne drives af Ryanair i fremtiden.

(679) Kommissionen konkluderer derfor, at aftalekompleks 1-A og aftale B ikke opfylder forudsætningen om, at foranstaltningerne skal være begrænset i tid og vedrøre ruter, der sandsynligvis bliver rentable.

— *Støttebeløbet er knyttet til en nettostigning i trafikken*

(680) De støttebeløb, der ydes i henhold til aftalekompleks 1-A og aftale B, er ikke knyttet til en stigning i trafikken, da det, selv om de omfatter lancering af nye ruter, er hypotetisk, og hovedformålet med aftalen er den fortsatte drift af ruten til London Stansted. Kommissionen finder derfor, at aftalekompleks 1-A og aftale B ikke opfylder kriteriet om en forbindelse mellem støttebeløbet og en nettostigning i trafikken.

— *Støtten skal være tildelt i åbenhed og uden forskelsbehandling og må ikke kumuleres med andre former for støtte*

(681) Ifølge Frankrig havde CCI tidligere foretaget undersøgelser af de markedsføringstjenester, der blev udbudt på en række selskabers websteder, hvilket førte til, at CCI besluttede, at den type tjeneste, som AMS tilbød, passede bedst til selskabets behov og strategi. CCI fandt, at andre luftfartsselskaber end Ryanair, der tegnede sig for en mindre del af trafikken i La Rochelle lufthavn, ikke var i stand til at tilbyde en gyldig erstatning for Ryanairs websted, som er lufthavnens primære luftfartsselskab.

(682) Den støtte, der blev ydet i henhold til aftalekompleks 1-A og aftale B, blev således forhandlet bilateralt, på en uigennemsigtig måde og uden nogen procedure, der skulle sikre, at der ikke var tale om forskelsbehandling, såsom et offentligt udbud. Denne støtte opfylder således ikke betingelsen om åbenhed og ikkeforskelsbehandling.

(683) Kommissionen finder derfor, at den statsstøtte, der er ydet i henhold til aftalekompleks 1-A og aftale B, ikke kan erklæres forenelig med det indre marked.

7.2.3.2. Foranstaltninger, der ligger efter ikrafttrædelsen af retningslinjerne fra 2005

(684) Da retningslinjerne fra 2005 udgør den referenceramme, der finder anvendelse fra deres ikrafttræden og indtil vedtagelsen af retningslinjerne fra 2014, mener Kommissionen, at retningslinjerne fra 2005 bør anvendes på de øvrige omhandlede støtteforanstaltninger. Kommissionen er da også forpligtet til at overholde de retningslinjer, den vedtager, medmindre de strider mod traktaten, hvilket hverken Frankrig eller Ryanair eller Jet2 har hævdet, endsige påvist.

(685) Kommissionen finder, at foreneligheden af følgende støtteforanstaltninger bør undersøges på baggrund af retningslinjerne fra 2005 og retspraksis ([191]):

— aftalekompleks 2-3-C-D

— aftale E

— aftale F

— aftalekompleks G-H-I-J

— aftalekompleks 6-K

— aftale L

— aftalekompleks 7-M

— aftale N

— aftalen indgået med Jet2 den 4. juli 2008.

([191]) Domstolens dom (Store Afdeling) af 22. september 2020, C-594/18 P, Republikken Østrig mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2020:742, præmis 20.

(686) Statsstøtte til fordel for luftfartsselskaber skal i lighed med enhver anden statsstøtte være nødvendig for at fremme udviklingen af en økonomisk aktivitet og stå i forhold til dette mål for at kunne erklæres for forenelig med det indre marked på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF. Kommissionen vil derfor undersøge overholdelsen af kriterierne om nødvendighed og proportionalitet foruden de førnævnte kriterier i retningslinjerne fra 2005.

(687) I retningslinjerne fra 2005 fastlægges det for det første, at Kommissionen i sine meddelelser og andre bestemmelser om regionalstøtte har angivet, at driftsstøtte, der tilstås luftfartsselskaber, (som startstøtte til nye ruter) kun undtagelsesvis kan erklæres for forenelig og kun på meget strenge betingelser i de fattigste områder i Europa, dvs. regioner, der berøres af undtagelsen i artikel 107, stk. 3, litra a), i TEUF, regionerne i den yderste periferi og tyndt befolkede regioner ([192]). La Rochelle lufthavn er ikke beliggende i en sådan region, hvorfor undtagelsen ikke kan finde anvendelse.

(688) I retningslinjerne fra 2005 hedder det endvidere, at små lufthavne ofte ikke har passagerer nok til at nå op på den kritiske størrelse og rentabilitetstærsklen, og derfor er luftfartsselskaberne ikke altid indstillet på at løbe den risiko, der er forbundet med at åbne ruter fra ukendte og uafprøvede lufthavne, hvis de ikke tilskyndes til det. Derfor accepterer Kommissionen ifølge retningslinjerne fra 2005, at der midlertidigt ydes offentlig støtte til luftfartsselskaberne på visse betingelser, hvis de dermed tilskyndes til at oprette nye ruter eller indsætte flere afgange fra regionale lufthavne og kan tiltrække et passagertal, som gør det muligt for dem at nå op på rentabilitetstærsklen inden for et begrænset tidsrum ([193]).

(689) De specifikke forenelighedsbetingelser står i punkt 79 i retningslinjerne fra 2005. Kommissionen mener, at flere af disse kriterier ikke er opfyldt, navnlig:

— *Langsigtet bæredygtighed og gradvis degression (kriterium d), manglende virksomhedsplan (kriterium i og varighed og intensitet (kriterium f)*

(690) Ingen af foranstaltningerne var udformet med henblik på at sikre, at støtten var degressiv og begrænset til en procentdel af de støtteberettigede omkostninger, som ikke var nævnt i de pågældende aftaler eller, så vidt Kommissionen ved, i noget andet dokument, som CCI rådede over på tidspunktet for indgåelsen af aftalerne.

(691) Desuden er der ingen dokumentation for, at der på forhånd blev fremlagt en forretningsplan, som gjorde det muligt at vurdere foranstaltningernes langsigtede levedygtighed. På den baggrund og i mangel af andre oplysninger til støtte for den modsatte opfattelse konkluderer Kommissionen, at den pågældende støtte ikke er blevet ydet til ruter, der kan blive rentable uden støtte. I øvrigt tyder rækken af foranstaltninger til støtte for ruterne til London Stansted og Bruxelles-Charleroi (fra 2003), Dublin (fra 2006), Oslo (fra 2010) og Porto (fra 2011) på, at Ryanair ikke ville drive disse ruter, hvis de ophørte med at modtage denne støtte.

(692) Kommissionen konkluderer derfor, at ovennævnte betingelser ikke er opfyldt for nogen af de omhandlede foranstaltninger.

— *Forbindelse til nye ruter eller yderligere afgange på eksisterende ruter (kriterium c)*

(693) Kommissionen bemærker, at de omtvistede aftaler i visse tilfælde blev indgået med henblik på åbning af nye ruter, men først og fremmest med henblik på at sikre den fortsatte drift af de eksisterende ruter:

— Hvad angår aftale C, påpeges det i betragtning 89, at den blot forpligter Ryanair til at beflyve en rute mellem La Rochelle og London Stansted med en passagertrafik på mindst 95 000 passagerer om året. Det fremgår imidlertid af betragtning 82 og 85, at aftale A og B allerede omfattede en daglig rute mellem London Stansted og La Rochelle. I sit trafikoverslag for aftalekompleks 1-A og aftale B beregnede Kommissionen, at den årlige trafik på denne rute aldrig ville overstige 86 000 passagerer. Kommissionen mener derfor, at disse foranstaltninger opfylder kriterium c).

— Hvad angår aftale D, påpeges det i betragtning 92, at den forpligter Ryanair til at beflyve en (ny) rute mellem La Rochelle og Dublin med en passagertrafik på mindst 45 000 passagerer om året. Kommissionen mener derfor, at denne foranstaltning opfylder kriterium c).

([192]) Punkt 27 i retningslinjerne fra 2005.
([193]) Punkt 71 og 74 i retningslinjerne fra 2005.

— Hvad angår aftale G, påpeges det i betragtning 96, at den forpligter Ryanair til at beflyve en rute mellem La Rochelle og Dublin med en passagertrafik på mindst 53 000 passagerer om året, hvilket svarer til en stigning på 8 000 passagerer i forhold til aftale D. Kommissionen mener derfor, at denne foranstaltning opfylder kriterium c).

— Hvad angår aftale H, påpeges det i betragtning 99, at den forpligter Ryanair til at beflyve en ny rute mellem La Rochelle og Bruxelles-Charleroi med en passagertrafik på mindst 9 000 passagerer det første år og 16 000 passagerer de næste år. Kommissionen mener derfor, at denne foranstaltning opfylder kriterium c).

— Hvad angår aftale I, påpeges det i betragtning 102, at den forpligter Ryanair til at beflyve en rute mellem La Rochelle og Dublin med en passagertrafik på mindst 17 000 passagerer om året. I henhold til den tidligere aftale D befløj Ryanair imidlertid allerede denne rute med et højere trafikmål (45 000 passagerer om året). Kommissionen mener derfor ikke, at denne foranstaltning opfylder kriterium c).

— I henhold til aftale K forpligtede Ryanair sig som anført i betragtning 106 til at beflyve en ny rute til Norge. Som beskrevet i betragtning 78 ovenfor gav Ryanair i aftale om lufthavnstjenester 6, som Kommissionen anser for at udgøre en enkelt foranstaltning sammen med aftale K (se afsnit 7.2.1.5, litra b), nr. 4)), ingen tilsagn med hensyn til antal afgange, men afgav følgende trafiktilsagn: 53 000 passagerer til London Stansted, 17 000 passagerer til Dublin, 17 000 passagerer til Bruxelles-Charleroi og 17 000 passagerer til Oslo-Rygge. Kommissionen bemærker, at disse tilsagn er stabile for ruten til Dublin, lidt højere for ruten til Bruxelles-Charleroi (1 000 passagerer eller ca. +6 %), men meget lavere for ruten til London-Stansted (- 28 000 passagerer sammenlignet med målet om 95 000 passagerer i henhold til aftale C eller et fald på 30 %). Medtagelsen af en ny rute til Norge med en trafik på 17 000 passagerer kompenserer ikke for det samlede fald i trafikken i henhold til aftale K (- 10 000 passagerer ([194])). Kommissionen mener derfor ikke, at denne foranstaltning opfylder kriterium c).

— I henhold til aftale L forpligtede Ryanair sig som anført i betragtning 110 til at beflyve en ny rute til Cork. Ryanair har imidlertid ikke afgivet nogen tilsagn med hensyn til trafik eller antal afgange. Kommissionen mener derfor ikke, at denne foranstaltning opfylder kriterium c).

— Aftale E, F, J, M og N indeholder ingen forpligtelser vedrørende trafik eller afgange. Kommissionen mener derfor ikke, at disse foranstaltninger opfylder kriterium c).

(694) Kriterium c) er således kun opfyldt ved aftale C, D, G og H.

— *Kompensation for ekstra startomkostninger (kriterium e)* ([195])

(695) Kommissionen mener ikke, at dette kriterium er opfyldt for nogen af de omhandlede foranstaltninger. De beløb, CCI udbetalte, er ikke beregnet som en brøkdel af de supplerende startomkostninger, der så vidt Kommissionen ved, aldrig har været genstand for skøn, som Ryanair/AMS eller Jet2 har givet CCI.

— *Sammenhæng med udviklingen af ruten (kriterium g)* ([196])

(696) Kommissionen bemærker, at de markedsføringsaftaler, der er indgået med Ryanair og Jet2, ikke har til formål at øge antallet af passagerer, der flyver med disse to luftfartsselskaber. Det er korrekt, at nogle af disse aftaler falder sammen med lanceringen af visse ruter, og nogle omfatter forpligtelser med hensyn til antal afgange eller passagertal, jf. afsnit 3.2.2.1 og 3.2.2.2. Kommissionen finder imidlertid ikke, at disse tilsagn ændrer sig i aftalens løbetid, eller at der findes en egentlig incitamentsordning til fremme af trafikudvikling, der svarer til den, som Kommissionen for nylig

([194]) Den samlede ændring i trafiktilsagnet som følge af aftale K beregnet på grundlag af den individuelle trafikvariation på hver rute udgør således: 0+1 000-280 000+17 000 = - 10 000 passagerer.

([195]) Støttebeløbet skal hænge nøje sammen med de ekstra startomkostninger, der er forbundet med lanceringen af en ny rute eller indsættelsen af en ny afgang, og som operatøren ikke længere skal afholde senere i forløbet.

([196]) Udbetalingen af støtten skal knyttes nøje sammen med den faktiske udvikling i passagertallet.

har undersøgt ([197]). Der er således ingen rabat eller bod knyttet til den faktiske vækst i trafikken. De støttebeløb, der udbetales til luftfartsselskaberne, er derfor ikke knyttet til den faktiske udvikling af ruterne. Derfor finder Kommissionen, at dette kriterium ikke er opfyldt af nogen af de omhandlede foranstaltninger.

— *Ikke-diskriminerende tildeling (kriterium h)* ([198])

(697) Kommissionen bemærker, at aftalerne i den foreliggende sag blev forhandlet direkte med de berørte luftfartsselskaber, og at der ikke var nogen offentliggørelse. Der er således tale om en tildeling uden forudgående udbud, hvor andre potentielt interesserede luftfartsselskaber kunne have tilbudt deres kandidatur til driften af de omhandlede ruter på samme vilkår for derved at opnå startstøtte.

(698) Kriteriet under litra h) er således ikke opfyldt.

(699) På grundlag af alle de ovennævnte punkter finder Kommissionen, at ingen dele af den ulovlige støtte, der er tildelt Ryanair/AMS og Jet2 gennem de aftaler, som er omfattet af denne undersøgelse, opfylder alle kriterierne i retningslinjerne fra 2005. Således er støtten i overensstemmelse med følgende foranstaltninger uforenelige med det indre marked:

— aftalekompleks 2-3-C-D

— aftale E

— aftale F

— aftalekompleks G-H-I-J

— aftalekompleks 6-K

— aftale L

— aftalekompleks 7-M

— aftale N

— aftalen indgået med Jet2 den 4. juli 2008.

8. **KONKLUSIONER**

(700) Kommissionen mener derfor ikke, at tilskuddene til statslige opgaver betalt til La Rochelle lufthavn og den påståede underfakturering af de tjenesteydelser, som CCI's afdeling for generelle anliggender leverede til lufthavnen mellem 2006 og 2012, udgør statsstøtte.

(701) Kommissionen finder også, at Frankrig ulovligt har ydet investeringstilskud udbetalt mellem 2001 og 2006 i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF. Disse investeringstilskud udgør imidlertid støtte, der ikke kan erklæres forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c, i TEUF.

(702) Kommissionen finder derefter, at Frankrig ulovligt har gennemført en række driftsstøtteforanstaltninger til fordel for La Rochelle lufthavn (underfakturering af de tjenester, som CCI's afdeling for generelle anliggender leverede til La Rochelle lufthavn mellem 2001 og 2005, tilbagebetalingspligtige forskud modtaget af La Rochelle lufthavn og tilskud fra lokale myndigheder med henblik på at bidrage til foranstaltninger til salgsfremmende foranstaltninger for La Rochelle lufthavn) i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF. Disse driftsstøtteforanstaltninger kan derfor ikke erklæres forenelige med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c, i TEUF.

([197]) F.eks. indeholdt den aftale, der er nævnt i betragtning 99 i Kommissionens afgørelse om Nîmes lufthavn, nævnt i fodnote 12, »en bestemmelse om overskudsdeling i forhold til trafikudviklingen«. Det indebar, at Nîmes CCI betalte et bidrag på 5,50 EUR pr. passager (fra den 1. til den 49 999. passager), 6,50 EUR pr. passager (fra den 50 000. til den 99 999. passager) og 10 EUR (fra den 100 000. til den 129 999. passager). Den omfattede også en bod på 5,65 EUR pr. passager, som Ryanair skulle betale, hvis trafikmålet var lavere end 71 000 passagerer.

([198]) Enhver offentlig enhed, der planlægger at yde et selskab startstøtte (evt. via en lufthavn) til en ny rute, skal offentliggøre sit projekt med en tilstrækkelig frist og offentlighed til, at alle interesserede luftfartsselskaber kan udbyde deres tjenester.

(703) Kommissionen finder endvidere, at de forskellige aftaler om lufthavnstjenester og markedsføringsaftaler, der er indgået mellem CCI og Ryanair, AMS og Jet2, og som er omfattet af den formelle undersøgelsesprocedure, med undtagelse af aftale om lufthavnstjenester 4 og 5 med Ryanair udgør statsstøtte, der er gennemført i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF, og som er uforenelig med det indre marked.

(704) Endelig finder Kommissionen, at den fritagelse for afgifter for belysning af start- og landingsbaner, som Ryanair nyder godt af, ikke udgør statsstøtte. Kommissionen konkluderer ligeledes, at luftfartsselskaberne Flybe, Aer Arann, Buzz og easyJet ikke modtog statsstøtte til deres aktiviteter i La Rochelle lufthavn.

9. **TILBAGESØGNING**

(705) Ifølge Domstolens faste retspraksis skal Kommissionen, når den fastslår en støtteordnings uforenelighed med det indre marked, bestemme, at den pågældende stat skal ophæve eller ændre ordningen ([199]).

(706) I artikel 16 i Rådets forordning (EU) 2015/1589 ([200]) hedder det: »I negative afgørelser om ulovlig støtte bestemmer Kommissionen, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren (»afgørelse om tilbagebetaling«). Kommissionen kræver ikke tilbagebetaling af støtten, hvis det vil være i modstrid med et generelt princip i EU-lovgivningen.« Det fremgår af Domstolens faste retspraksis, at når Kommissionen fastslår, at en støtte er uforenelig med det indre marked, har tilbagesøgningen til formål at genoprette den oprindelige situation ([201]). I denne sammenhæng mener Domstolen, at formålet er opfyldt, når støttemodtagerne har tilbagebetalt de ulovligt tildelte støttebeløb med rente og dermed mister den fordel, som de havde fået i forhold til konkurrenterne. Således genoprettes situationen, som den var før udbetalingen af støtten ([202]).

(707) I den foreliggende sag synes der ikke at være et almindeligt EU-retligt princip til hinder for tilbagesøgningen af den ulovlige og uforenelige støtte, der er fastslået i denne afgørelse. Hverken Frankrig eller interesserede tredjeparter har fremsat argumenter i den henseende.

(708) Frankrig skal derfor træffe alle nødvendige forholdsregler til tilbagesøgning hos Ryanair, AMS og Jet2 af den støtte, der er tildelt ulovligt gennem de omhandlede aftaler.

(709) I tabel 20 nedenfor angives de beløb, som CCI har betalt til Ryanair/AMS ifølge Frankrig indtil 2011 for markedsføringstjenesterne.

Tabel 20

Beløb udbetalt til Ryanair/AMS og Jet2 mellem 2003 og 2013

År	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2							[…]		[…]	[…]	[…]

(710) Tabel 20 indeholder kun de samlede beløb for de betalinger, der hvert år foretages i henhold til de forskellige markedsføringsaftaler. Frankrig har imidlertid ikke fremlagt en tabel, der viser sammenhængen mellem de beløb, der er fastsat i aftalerne, og de beløb, der faktisk udbetales hvert år i henhold til hver aftale.

([199]) Dom af 12. juli 1973, Kommissionen mod Tyskland, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, præmis 13.

([200]) Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9).

([201]) Domstolens dom af 14. september 1994, Spanien mod Kommissionen, C-278/92, C-279/92 og C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, præmis 75.

([202]) Domstolens dom af 17. juni 1999, Belgien mod Kommissionen, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, præmis 64 og 65.

(711) De støttebeløb, der skal tilbagesøges for hver aftale, skal således fastlægges som følger.

— Det beløb, der skal tilbagesøges, skal beregnes for hver af de uforenelige støtteforanstaltninger, der er nævnt i betragtning 699. For hver undersøgt foranstaltning svarer støttebeløbet til nettonutidsværdien af hver foranstaltning, beregnet som summen af de tilbagediskonterede gradvist stigende pengestrømme pr. år, jf. tabel 15.

— Da Frankrig ikke har fremlagt en pålidelig rekonstruktion af nettonutidsværdien for hver af foranstaltningerne, skal den af Kommissionen foreslåede rekonstruktion (baseret på basisscenariet) danne grundlag for beregningen af det støttebeløb, der skal tilbagesøges.

(712) For at afspejle den faktiske fordel, som luftfartsselskabet og dets datterselskaber har i henhold til aftalerne, skal Frankrig justere de beløb, der er nævnt i betragtning 711, således:

— Frankrig kan justere det beløb for luftfartsrelaterede meromkostninger, der tages i betragtning ved beregningen, på grundlag af dokumentation for faktisk foretagne betalinger, som Frankrig bør fremlægge.

— Frankrig skal tage hensyn til eventuelle forskelle mellem de betalinger, som luftfartsselskabet faktisk har foretaget i henhold til aftalerne om lufthavnstjenester, som konstateret efterfølgende, og de (på forhånd) planlagte strømme, der svarer til disse indtægtsposter. Disse justeringer skal baseres på dokumentation for de faktiske betalinger, som Frankrig skal fremlægge.

— Frankrig skal tage hensyn til eventuelle forskelle mellem de markedsføringsbetalinger, der faktisk er foretaget til luftfartsselskabet eller dets datterselskaber i henhold til markedsføringsaftalen, som konstateret efterfølgende, og de tilsvarende (på forhånd) planlagte markedsføringsomkostninger. Disse justeringer skal baseres på dokumentation for de faktiske betalinger, som Frankrig skal fremlægge.

— Frankrig skal tage hensyn til forskellen mellem den (på forhånd) planlagte varighed af de forskellige aftaler (aftaler om lufthavnstjenester og markedsføringsaftaler) og deres faktiske varighed. I forbindelse med førtidig udløb af nogle af aftalerne modtog luftfartsselskabet i princippet ikke nogen betalinger inden for rammerne af disse aftaler og havde ikke længere adgang til lufthavnsinfrastruktur og groundhandlingydelser i henhold til disse aftaler. Disse justeringer skal baseres på dokumentation for de faktiske betalinger, som Frankrig skal fremlægge.

(713) Som forklaret i betragtning 451 mener Kommissionen, at Ryanair og AMS i forbindelse med anvendelsen af statsstøttereglerne udgør én samlet økonomisk enhed, og at markedsføringsaftalerne og aftalerne om lufthavnstjenester, som blev indgået samtidig, skal anses for at udgøre én enkelt transaktion mellem denne enhed og CCI. Kommissionen finder derfor, at Ryanair og AMS hæfter solidarisk for tilbagebetalingen af den støtte, der er modtaget i henhold til de aftaler, der blev undertegnet mellem 2003 og 2011 (før datoen for vedtagelsen af åbningsafgørelsen, jf. betragtning 4, dvs. den 8. februar 2012). Derimod er kun Ryanair forpligtet til at tilbagebetale støtten i henhold til aftalekompleks 1-A og aftale B, da de blev indgået direkte mellem CCI og Ryanair uden AMS' medvirken.

(714) Den støtte, der skal tilbagesøges fra Jet2, skal følge de metodologiske principper, der er beskrevet i betragtning 711-713. Da det støttebeløb, der skal tilbagesøges fra Jet2, ikke kan overstige 200 000 EUR, kan det ikke udelukkes, at støttebeløbet ligger under fritagelsestærsklen i de minimis-forordningen ([203]). Hverken de franske myndigheder eller de interesserede parter hævdede imidlertid, at denne forordning kunne finde anvendelse under den formelle undersøgelsesprocedure.

(715) De franske myndigheder skal tilbagesøge de førnævnte beløb inden fire måneder fra datoen for meddelelse af denne afgørelse.

([203]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1407/2013 af 18. december 2013 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte (EUT L 352 af 24.12.2013, s. 1).

(716) De franske myndigheder skal desuden tillægge støttebeløbet renter beregnet fra den dato, hvor den omhandlede støtte blev stillet til rådighed for virksomheden, dvs. på hver dato for faktisk udbetaling af støtten og indtil tilbagebetaling er sket ([204]) i overensstemmelse med kapitel V i forordning (EF) nr. 794/2004 som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 2015/2282 ([205]). Da pengestrømmene, som i den foreliggende sag udgør denne støtte, er komplekse og effektueres på mange forskellige datoer i løbet af året, endda løbende for visse indtægtskategorier, vurderer Kommissionen, at det er acceptabelt vedrørende beregningen af renter at antage, at tidspunktet for betaling af den omhandlede støtte ligger i slutningen af året, nemlig 31. december hvert af de pågældende år.

(717) Hvis en medlemsstat støder på uforudsete eller uforudsigelige problemer eller opdager virkninger, som Kommissionen kan have overset, kan disse problemer efter Kommissionens faste retspraksis fremlægges for Kommissionen, som kan overveje dem og stille forslag til passende ændringer. I så fald skal Kommissionen og medlemsstaten samarbejde loyalt med henblik på at overvinde vanskelighederne under fuld iagttagelse af bestemmelserne i TEUF ([206]).

(718) Kommissionen opfordrer Frankrig til at forelægge den ethvert problem, der måtte opstå under efterlevelsen af nærværende afgørelse.—

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. De tilbagebetalingspligtige forskud, som afdelingen for generelle anliggender under handels- og industrikammeret i La Rochelle ydede sin lufthavnsafdeling fra 2001 til 2012, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Denne statsstøtte blev ydet ulovligt af Frankrig i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

2. Underfaktureringen af de tjenester, som afdelingen for generelle anliggender under handels- og industrikammeret i La Rochelle ydede sin lufthavnsafdeling fra 2001 til 2005, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Denne statsstøtte blev ydet ulovligt af Frankrig i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

3. De finansielle bidrag, som departementet Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération de La Rochelle og regionen Poitou-Charentes har ydet til La Rochelle lufthavn til salgsfremmende foranstaltninger, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Denne statsstøtte blev ydet ulovligt af Frankrig i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

4. De investeringstilskud, som det øverste råd i Charente-Maritime, regionsrådet i Poitou-Charentes, Communauté d'agglomération de La Rochelle og EFRU ydede fra 2001 til 2005, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Denne statsstøtte blev ydet ulovligt af Frankrig i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

5. Vederlaget for tjenester leveret til Rochefort/Saint-Agnant lufthavn af handels- og industrikammeret i La Rochelle udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

([204]) Jf. artikel 16, stk. 2, i forordning 2015/1589 (nævnt ovenfor i fodnote 175).

([205]) Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1) og Kommissionens forordning (EU) 2015/2282 af 27. november 2015 om ændring af forordning (EF) nr. 794/2004 om formularer og informationsskemaer (EUT L 325 af 10.12.2015, s. 1).

([206]) Domstolens dom af 2. februar 1989, Kommissionen mod Tyskland, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, præmis 9, og af 4. april 1995, Kommissionen mod Italien, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, præmis 17.

6. Den påståede underfakturering af tjenester leveret af afdelingen for generelle anliggender under handels- og industrikammeret i La Rochelle til sin lufthavnsafdeling fra 2006 til 2012, udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

7. Tilskud ydet af FIATA til dækning af opgaver, der henhører under den offentlige myndighed, og som udføres af La Rochelle lufthavn, udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

8. Den i stk. 1 til 4 omhandlede statsstøtte er forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 2

1. De aftaler om luftfartstjenester, der blev indgået mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Ryanair den 1. februar 2007 og 13. januar 2010, udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

2. Aftalen om lufthavnstjenester indgået mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Aer Arann for ruten til Cork (Irland) udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

3. Aftalen om lufthavnstjenester, der blev indgået mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Flybe den 18. marts 2009 for ruten til Glasgow (Skotland), udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

4. De salgsfremmende foranstaltninger og kommunikationsudgifter vedrørende luftfartsselskabet Buzz, som nævnt i CRC-rapporten, udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

5. De påståede markedsføringstjenester udført af easyJet, som nævnt i CRC-rapporten, udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 3

1. Følgende foranstaltninger, som indeholder statsstøtte og blev ydet ulovligt af Frankrig til fordel for Ryanair og Airport Marketing Services under ét i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, er uforenelige med det indre marked:

a) aftalen om lufthavnstjenester indgået den 10. december 2003 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Ryanair og markedsføringsaftalen indgået den 1. december 2003 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Ryanair

b) markedsføringsaftalen indgået den 1. januar 2004 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Ryanair

c) aftalerne om lufthavnstjenester indgået den 1. maj 2006 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Ryanair og markedsføringsaftalerne indgået den 1. april 2006 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Airport Marketing Services

d) ændringsaftalen af 1. juni 2007 til markedsføringsaftalen indgået den 1. april 2006 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Airport Marketing Services

e) markedsføringsaftalen indgået den 21. september 2007 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Airport Marketing Services

f) markedsføringsaftalerne indgået den 17. september 2009 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Airport Marketing Services

g) ændringsaftalen af 1. februar 2010 til aftalen om lufthavnstjenester indgået den 13. januar 2010 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Ryanair og markedsføringsaftalen indgået den 25. februar 2010 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Airport Marketing Services

h) ændringsaftalen af 23. juni 2010 til markedsføringsaftalen indgået den 25. februar 2010 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Airport Marketing Services

i) ændringsaftalen af 28. januar 2011 til aftalen om lufthavnstjenester indgået den 13. januar 2010 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Ryanair og ændringsaftalen af 11. februar 2011 til markedsføringsaftalen indgået den 25. februar 2010 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Airport Marketing Services

j) ændringsaftalen af 11. februar 2011 til markedsføringsaftalen indgået den 25. februar 2010 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Airport Marketing Services.

2. Den statsstøtte, som Frankrig ulovligt har tildelt Jet2 i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og i medfør af aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalen, der blev indgået den 4. juli 2008 mellem handels- og industrikammeret i La Rochelle og Jet2, er uforenelig med det indre marked.

Artikel 4

1. Frankrig skal tilbagesøge den i artikel 3 omhandlede statsstøtte fra støttemodtagerne. Ryanair og Airport Marketing Services hæfter solidarisk for tilbagebetaling af den i artikel 3, stk. 1, omhandlede støtte.

2. De beløb, der skal tilbagebetales, forrentes fra den dato, hvor de er stillet til rådighed for støttemodtagerne, og indtil deres faktiske tilbagebetaling.

3. Beløbet beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i forordning (EF) nr. 794/2004 og forordning (EF) nr. 271/2008 om ændring af forordning (EF) nr. 794/2004.

4. Frankrig annullerer alle igangværende udbetalinger af den i artikel 1 omhandlede støtte fra det tidspunkt, hvor denne afgørelse vedtages.

Artikel 5

1. Tilbagesøgningen af den i artikel 3 omhandlede støtte iværksættes øjeblikkeligt og effektivt.

2. Frankrig efterkommer denne afgørelse senest fire måneder efter meddelelsen deraf.

Artikel 6

1. Frankrig skal senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse fremsende følgende oplysninger til Kommissionen:

a) de støttebeløb, der skal tilbagesøges i henhold til artikel 4

b) beregningen af renter

c) en detaljeret beskrivelse af allerede trufne og planlagte foranstaltninger med henblik på at efterkomme denne afgørelse

d) de dokumenter, der godtgør, at støttemodtagerne har fået besked på at tilbagebetale støtten.

2. Frankrig holder løbende Kommissionen underrettet om de nationale foranstaltninger, der er truffet i henhold til denne afgørelse, indtil den i artikel 3 omhandlede støtte er fuldt tilbagebetalt. Frankrig indsender på Kommissionens anmodning straks oplysninger om, hvilke foranstaltninger der allerede er truffet eller planlagt for at efterkomme afgørelsen. Frankrig giver desuden detaljerede oplysninger om, hvor store støttebeløb og renter støttemodtagerne allerede har tilbagebetalt.

Artikel 7

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. juli 2022.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Medlem af Kommissionen